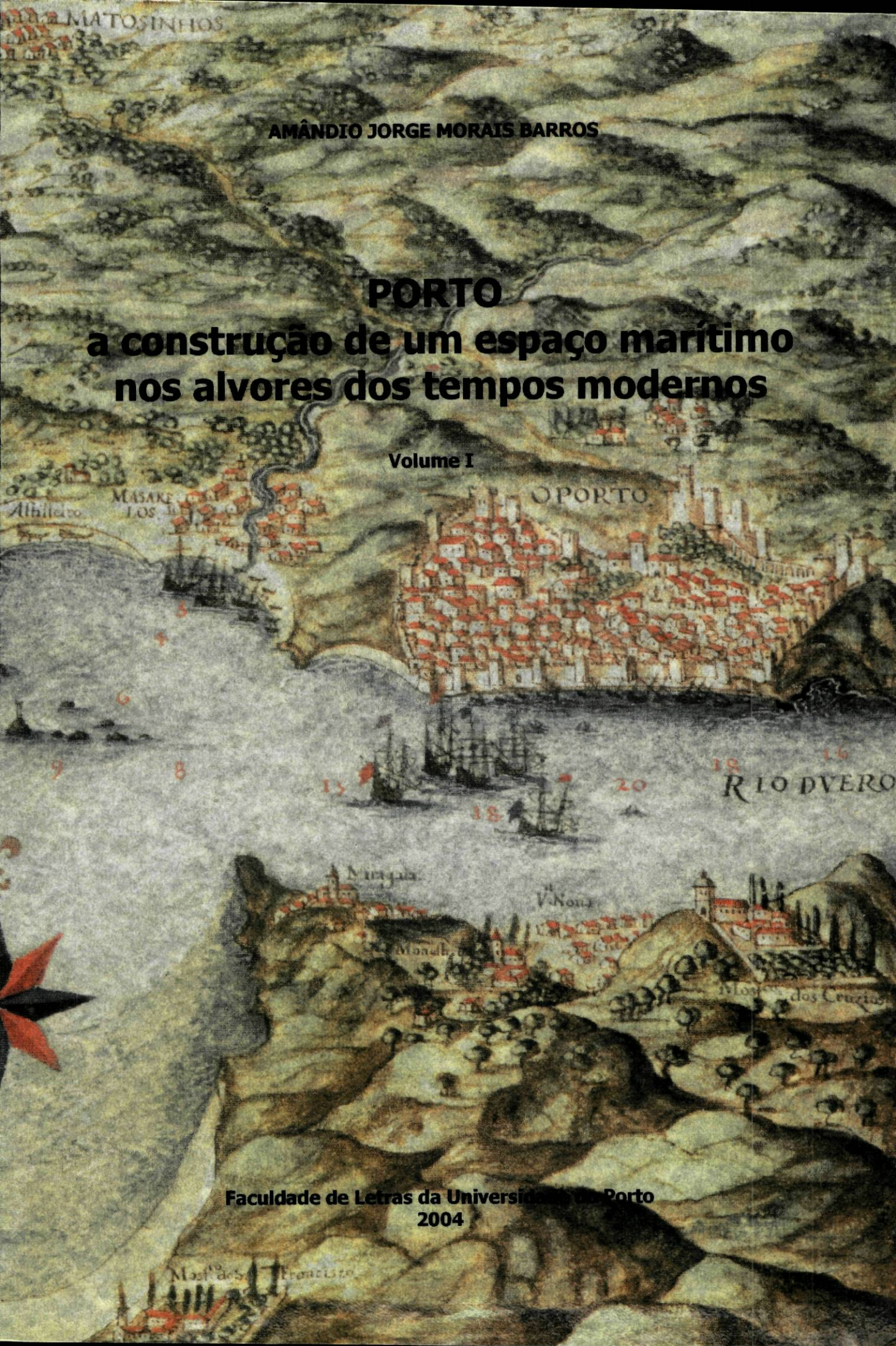


AMÂNDIO JORGE MORAIS BARROS

PORTO
a construção de um espaço marítimo nos alvores dos tempos modernos

Volume I

Faculdade de Letras da Universidade do Porto
2004

AMÂNDIO JORGE MORAIS BARROS

PORTO:
a construção de um espaço marítimo nos alvores dos tempos modernos

Volume I

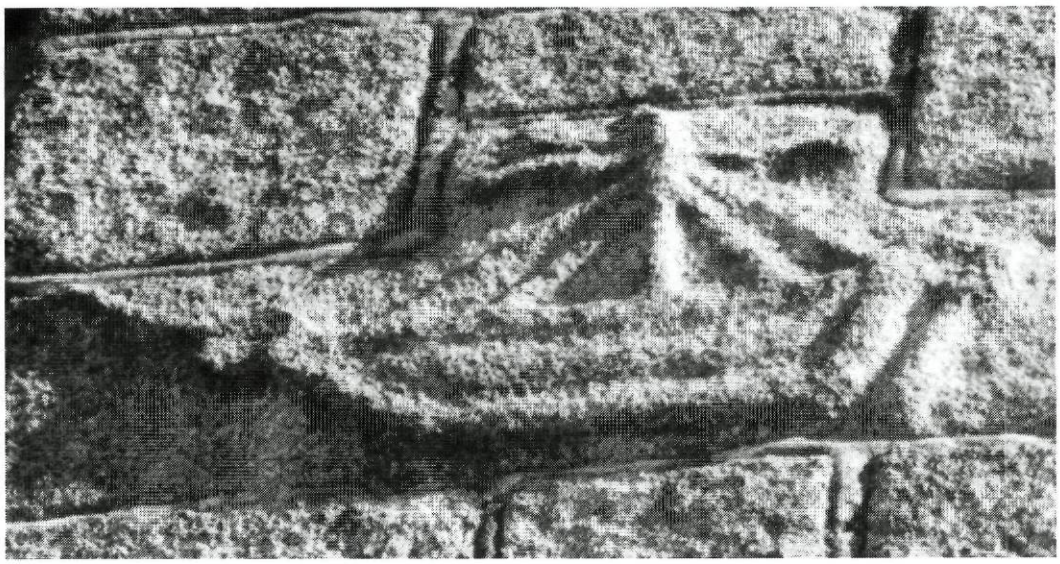
Dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto na área de História Moderna.

Trabalho realizado com o apoio da Fundação para a Ciência e a Tecnologia e do Fundo Social Europeu.

Faculdade de Letras da Universidade do Porto
2004

AMÂNDIO JORGE MORAIS BARROS

PORTO:
a construção de um espaço marítimo nos alvores dos tempos modernos



Volume I

Faculdade de Letras da Universidade do Porto
2004

À memória do meu Pai

Índice:

Introdução 17
Apresentação sumária da dissertação 17
As fontes 20
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 219
Capítulo 3 – A composição da frota do Porto 593
Capítulo 4 – As partes no negócio: navios, navegação e comércio 711
Conclusões gerais 855
Fontes e Bibliografia 865
Anexos 921

Agradecimentos

Este trabalho nunca seria possível sem o contributo de muitos. E agora, olhando para trás, para todo o trajecto trilhado, temo ser ingrato para todos aqueles que com um pequeno esclarecimento numa conversa informal me ajudaram a perceber "grandes problemas" que me atormentavam, ou que, com uma palavra de estímulo nos momentos de desânimo, me fizeram prosseguir este projecto. Colegas, amigos, simples conhecidos interessados pela História, mestres com quem me fui cruzando nos aquivos, nas bibliotecas, nos congressos e nos corredores da Faculdade de Letras tiveram paciência para me ouvir, esclarecer e incentivar. A todos eles o meu obrigado sincero.

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 embarcar num projecto desta natureza. Tal como já tinha acontecido com o seu "antecessor", o INIC, que me apoiou na realização do mestrado, estou reconhecido aos responsáveis daquela instituição por terem aceitado financiar esta investigação, esperando continuar a merecer a sua confiança nos tempos vindouros.

Agradeço o apoio recebido do Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto (GEHVID), unidade que integro desde a sua fundação, e do Instituto de História Moderna da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, do qual faço parte, que, no âmbito das suas competências, adoptaram este trabalho, nas suas diferentes vertentes, como elemento de interesse no âmbito das suas linhas de investigação. A Gaspar Martins Pereira, Francisco Ribeiro da Silva, António Barros Cardoso, Amélia Polónia, Inês Amorim e Helena Osswald devo amizade e agradecimento por tudo quanto por mim fizeram. Permita-se-me que destaque, nesta altura, o empenho e a confiança em mim depositados, e que nunca esquecerei, do amigo Gaspar Martins Pereira, incansável no apoio que me tem dado ao longo de todos estes anos.

Também não esquecerei tudo o que recebi do meu orientador científico, Prof. Dr. Aurélio de Oliveira. A ele devo reconhecimento por ter confiado nas minhas capacidades, desde as nossas primeiras conversas, ainda era eu seu aluno de licenciatura. A ele devo este projecto e a proposta de trabalho sobre os fundos notariais da cidade do Porto *"Quem se interessa pelas navegações e comércio marítimo tem de passar pela 'nota do tabelião'. O Amândio quer arriscar?"*. Arrisquei. E o resultado é este. A ele, que sempre esteve disponível, devo um acompanhamento atento, observações argutas e sugestões pertinentes que, em boa

parte, ainda ficaram por cumprir e que espero vir ainda a concretizar. Por sua vontade, a minha situação profissional hoje seria bem diferente. Estou-lhe para sempre reconhecido.

Sou igualmente 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" durante todos estes anos, trocou comigo informações essenciais, deu-me sugestões que enriqueceram esta dissertação e ajudou-me a organizar a imensa informação em que eu me encontrava literalmente perdido. Mas, muito mais do que isso, apoiou-me como só os amigos de verdade fazem nos momentos mais delicados que vivi. Muito obrigado.

A integração no projecto de investigação *Hisportos*, sobre os portos do noroeste de Portugal, deu-me a oportunidade de colaborar mais de perto com Helena Osswald e Inês Amorim, de perceber dinâmicas essenciais de base para este trabalho e de abordar questões que de outro modo seriam secundarizadas e, mais importante, de aprofundar relações de amizade com pessoas boas, presentes nos momentos difíceis, e que têm em mim um amigo grato.

Devo também um agradecimento sincero a António Barros Cardoso, um amigo interessado pelo meu trabalho, demonstrando-o em actos que muito me sensibilizam.

Gostaria de particularizar também o apoio e incentivo de Luís Alberto Marques Alves, que muito me tem ajudado ao longo dos anos. Não tenho palavras para lhe agradecer.

Uma das dívidas de gratidão que dificilmente poderei solver é a que tenho para com Luís Miguel Duarte. Amizade, cumplicidade, companheirismo de muitos anos. Que há muito extravasaram os limites físicos da Faculdade e o formalismo do trabalho científico. A ele devo muito do meu percurso como investigador e dele tenho recebido conselhos e ideias que enriqueceram os meus trabalhos. Este não escapa a essa regra. E, por isso, aqui fica um público IOU que tentarei retribuir como puder.

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 (amigo de todas as horas, o primeiro a achar que eu tinha algum "jeito" para a arte e com quem sei que posso sempre contar), 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 trabalho 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.

Gostaria ainda de agradecer as ajudas desinteressadas e amigas de Maria Ondina do Carmo, sempre preocupada com o andamento do processo, e de Pedro Teixeira Pereira, que me auxiliou na ordenação de dados.

Deixo também um profundo agradecimento a Miguel Nogueira. Incansável na elaboração dos mapas, no tratamento da imagem e gráficos que acompanham este estudo, 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.

Fora da Faculdade de Letras relembro as proveitosas trocas de impressões com o Prof. Dr. 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 Profª. Drª Leonor Freire Costa, do Instituto Superior de Economia e Gestão da Universidade Técnica de Lisboa, de quem ouvi conselhos pertinentes entre as paredes do Arquivo Distrital do Porto. Ambos me facultaram sugestões, bibliografias e contactos essenciais para o estudo das matérias que aqui se estudam. A eles, o meu agradecimento sincero.

Estendo também a minha gratidão a Cristina Abrunhosa, Helena Mateus e Isabel Carvalho, da Escola Superior de Educação de Santa Maria pelo apoio que me deram.

Agradeço também ao Dr. Manuel Leão, assíduo frequentador do Arquivo Distrital do Porto, as impressões que sempre aceitou trocar comigo, os documentos preciosos que me indicou e os muitos trabalhos que me ofereceu.

Fora de Portugal tive o privilégio de escutar sábios conselhos dos Profs. Drs. 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 Caddeddu, do Istituto Sui Rapporti Italo-Iberici, de Cagliari, os incentivos amigos, indicações bibliográficas e envio de fotocópias de trabalhos inacessíveis em Portugal.

Gostaria, no entanto, de salientar tudo quanto devo ao Prof. Dr. Hilario Casado Alonso, da Universidade de Valladolid: a sua 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, as sugestões temáticas e bibliográficas que me aconselhou, elementos que tanto enriqueceram o presente trabalho e, acima de tudo, a amizade que me tem dedicado e que eu espero estar à altura de retribuir.

Durante alguns anos, passei mais tempo nos arquivos do Porto do que em casa. Não tenho palavras para agradecer toda a ajuda que me foi prestada no Arquivo Histórico Municipal e no Arquivo Distrital. Principalmente neste último, no qual passei a maior parte do tempo às voltas com os notários da cidade. Correria o risco de ser injusto para muitos dedicados técnicos e funcionários destes arquivos se tentasse nomear todos quantos me auxiliaram. Por isso, estendo os meus agradecimentos a todos eles nas pessoas do Dr. Manuel Real, director da divisão de arquivos da Câmara Municipal do Porto, e no Manuel (ele permitirá que o trate assim), do Arquivo Histórico, e do Dr. Silvestre Lacerda (que só não me facultou mais documentação porque não havia mais para facultar) e do Sr. Mendes (também ele permitirá que o trate deste modo) naquela que foi, na realidade, a minha primeira casa: o Arquivo Distrital do Porto, ao qual voltarei em breve pois ficaram lá muitas coisas para estudar.

Aos amigos, ao PJ, ao Nuno Tiago, ao Zé Alexandre, ao Vítor Teixeira, à Drª Armandina e ao Dr. Távora, ao Adelino, a muitos alunos e professores, agradeço as palavras de incentivo e desafio que me dirigiram.

Como é costume, a família (na qual englobo os meus sogros e os meus cunhados) fica sempre para o fim. Porque à família não se agradece, porque à família não se pagam dívidas. Porque nós somos o orgulho da família e ela é o nosso orgulho. Ela é o meu orgulho. Suportou as minhas ausências, as minhas crises e as minhas incertezas com a paciência e a certeza de que as coisas acabariam por se realizar. Este trabalho é deles. 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. 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

AHMP – Arquivo Histórico Municipal do Porto

APSPM – Arquivo Paroquial de S. Pedro de Miragaia

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

IN-CM – Imprensa Nacional-Casa da Moeda

liv. – livro

NA – Núcleo Antigo

o. c. – obra citada

p. – página/paginas

Po – Cartório Notarial do Porto, Ofício…

TT – Torre do Tombo

Vol. - volume

Introdução

A presente dissertação de doutoramento procura estudar a actividade portuária e marítima do Porto nos séculos XV e XVI nas suas diversas dimensões.
Estrutura-se em quatro capítulos, uma conclusão e um anexo documental que se pretende intimamente ligado com o volume de texto. Passo a apresentar sumariamente cada um desses capítulos.

Apresentação sumária da dissertação

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 propriamente ditos 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, juntamente com a cartografia histórica e alguma fotografia actual, possibiltam 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 de alguns 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 barco? 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 barcos 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, os respectivos 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 barcos e mercadores para uma tentativa de inventariação sistemática de navios, 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 (concretamente em 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 importantes 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 os barcos da cidade na "rota brasileira" (por 1573), 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 totalmente 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. Como veremos, 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 barcos, já aflorada antes, as despesas que estes acarretam, a

administração de um navio, 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 barcos. O que me permite passar para a segunda parte deste capítulo e, consequentemente, para a parte final da dissertação.

Que intitulei "O negócio das Ilhas", mas que é consagrado ao comércio. No fundo, este aspecto enquadra este trabalho numa linha de investigação que vem sendo seguida em diversos países, segundo a qual os estudos de história marítima ficam enriquecidos com a ligação directa às temáticas económicas e sociais. Embora tenha dito já nesta "Introdução", e o afirme mais sustentadamente no decorrer deste trabalho, que, à medida que o século XVI avança, a grande aposta do Porto é, sem dúvida, a rota do Brasil, pareceu-me mais exequível e mais útil estudar, por ora, as ligações comerciais com as várias ilhas: Madeira, Canárias, Açores, S. Tomé, Cabo Verde – prevenindo desde já que cada um destes destinos justificava, por si só, uma tese autónoma.

Esta matéria, que se centra no final do século XV e na primeira metade do século XVI, permite-nos surpreender uma evolução importante: o Porto consegue recuperar o protagonismo e o desafogo que foi perdendo no ocaso do período medieval precisamente graças ao comércio (e à actividade transportadora) das e para as ilhas. Elas surgem assim como um caso paradigmático de uma rota na qual se investe como ponto de apoio para o desenvolvimento de negócios mais ambiciosos – e que vão ser, como disse, o trato brasileiro e, de certa forma, o envolvimento nos circuitos gerados em torno das Índias de Castela.

Tento estabelecer as rotinas deste comércio: quando se ia, em que circunstâncias, com que barcos, quantas vezes, que problemas se colocavam; tento conhecer o negócio dos vinhos, dos cereais, do açúcar, do pastel de tintureiro e de outros produtos.

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.

O segundo volume é constituído pelos 'tradicionais' anexos: quadros dos fretamentos transcritos e, sobretudo, das embarcações do Porto no século XVI (avançando o nome do navio, o tipo, o porto de base, o mestre, a rota em que opera predominantemente, as cargas) e publicação de 125 documentos inéditos, na sua

esmagadora maioria cartas de fretamento, mas incluindo outras tipologias documentais que me pareceram de grande interesse para o tema. A antecedê-los apresento uma nota introdutória alargada sobre "O documento marítimo-mercantil no Porto", de análise e de reflexão sobre esta fonte específica; uma vez que ela é a base do presente trabalho, tal reflexão seria prévia e indispensável. Pensei que ficava bem a anteceder o apêndice documental; mas admito, como já afirmei acima, que pudesse também constituir um capítulo autónomo do volume de texto, a abrir a dissertação. Só que, como já disse, as outras fontes de que me servi são bem conhecidas, e nada de novo tenho a acrescentar sobre elas; quanto às fontes notariais, a análise e a reflexão a que procedi ocupam-me 30 páginas. Ficaria um capítulo demasiado pequeno em comparação com os outros cinco, desequilibrando a estrutura da dissertação.

As fontes

Certamente justificariam um capítulo autónomo, e a abrir a dissertação. 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. Decidi colocar essa reflexão no início do volume II, a anteceder a publicação dos documentos de notários.

A documentação central deste trabalho é sem dúvida essa: as fontes notariais. E, à reflexão específica inserta no segundo volume (onde me debruço fundamentalmente nos aspectos que presidiram à elaboração do documento marítimo-mercantil), importa juntar a seguinte. "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 importantes trabalhos de J. Bono y Huerta, J. Montemayor, F. Brumont ou V. Vázquez de Prada. Entre eles, como é sabido, impõem-se os estudos relativos às actividades mercantis e creditícias ou às práticas empresariais e industriais, sobretudo 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. Eiras Roel apresenta um apanhado das limitações com que se deparam os historiadores que têm trabalhado estes fundos[1]: a questão de se saber quem vai ao notário e porquê, no fundo a questão 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, e tal como aponto no volume II, há ainda a acrescentar as perdas da totais de muitos cartórios e as grandes lacunas entre os existentes. Em seguida, a veracidade. É o que o mesmo investigador refere como a "dissimulação notarial" sobretudo quando os documentos se referem ao pagamento de taxas ou à repartição de lucros das firmas. Como veremos ao longo do trabalho, estes raramente 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 importante 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.

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, muito menos rica para o século XVI do que para a centúria precedente e já por mim estudada aquando da realização do mestrado). Era indispensável a óptica da administração central. Procurei chegar a ela através dos importantíssimos núcleos da *contadoria* e da alfândega.

---

[1] EIRAS ROEL, Antonio – *La metodología de la investigación histórica sobre documentación notarial: para un estado de la cuestion. 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.

Não investi tanto quanto gostava 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 creio que, *para este tema específico*, tenha perdido informações essenciais, susceptíveis de modificarem ou matizarem decisivamente as conclusões a que cheguei, impõe-se que deixe aqui esta ressalva.

Por outro lado, não trabalhei fundos de arquivos estrangeiros, à excepção do já citado Arquivo do Consulado de Burgos; 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, em alguns deles, 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 dimensão internacional do trato português na Europa dos séculos XV e XVI. Mas eu não investiguei em arquivos fora de Portugal. É uma das limitações da presente dissertação.

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,

nomeadamente os estudos de Amélia Polónia, Leonor Freire Costa ou Francisco Contente 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 da presente dissertação 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 essencial 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 barcos, dos estaleiros, do cordame. De modo que, prudentemente, optei por me dedicar à investigação desses temas, 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 alguns alicerces para essa empresa.

Capítulo 1 – Organização portuária da cidade do Porto nos séculos XV e XVI

A investigação sobre a organização dos espaços portuários internacionais tem sido objecto de estudos e encontros científicos nos quais estas temáticas têm sido debatidas e comparadas, resultando na publicação de algumas obras essenciais, de que me servirei. Trata-se de um campo de estudo que ainda está a dar os primeiros passos em Portugal, como teremos ocasião de verificar nas páginas que se seguem.
De acordo com modelos propostos por investigadores que ao tema têm dedicado estudos, devemos considerar as diferentes 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.
Trata-se de vias programáticas essenciais para a elaboração de estudos neste sector, às quais, como veremos, se juntam outras temáticas igualmente importantes.
Nesta primeira parte do trabalho começarei por fazer uma breve incursão de carácter geral ao tema, apoiada em bibliografia especializada para, em seguida, enquadrar nesse esquema, tanto quanto a documentação o permita, diversas referências aos diferentes factores presentes na organização do porto do Porto entre finais da Idade Média e inícios da Época Moderna.

1. A organização portuária. Aspectos político-institucionais

A intervenção dos poderes políticos revela-se como elemento essencial da constituição de um porto. Neste campo deveremos ter em conta um sem número de variáveis que passam pelo controlo de operações, entraves impostos ao livre comércio, capacidade de iniciativa no lançamento de obras, etc. Aliás, podemos até considerar estas questões como essenciais na própria génese dos portos e da sua função.
O investigador José Aguilar Herrando, em cujo estudo sobre engenharia dos portos medievos se baseia o esquema de análise proposto em cima, aponta uma série de razões que serão revisitadas adiante, acerca da interferência e esquematização de um porto, determinante no seu destino, por parte dos poderes políticos que nele actuam. Chama os exemplos de Sevilha e de Lisboa, altamente beneficiados por políticas centrais que fizeram deles portos de monopólio. A integração dos portos em sistemas imperiais, e da evolução da sua categoria, é bem visível no caso de Sevilha que, da mesma forma que foi guindado a uma posição-chave nesse sistema

verá, mais tarde, esse estatuto ser-lhe retirado em detrimento de Cádiz, entretanto eleito como sede da *carreira das Índias*.

Esta acção do poder político sobre a classificação dos ancoradouros pode, em sentido inverso, conduzir à decadência e, mesmo, desaparecimento de certos portos deliberadamente afastados desse processo. Noutros casos, quando existe uma iniciativa local capaz de superar essas dificuldades impostas de fora, assistimos a processos de adaptação que, por vezes, permitem a sobrevivência desse centro e, mesmo, a sua fortuna. Creio que o caso do Porto, como adiante veremos, enquadra esta última realidade.

Outra questão a considerar é a do condicionamento do tráfego, imposto por esse mesmo poder político. Não devemos esquecer que o porto tem muito de militar – aliás, durante muito tempo e em muitos locais, os trabalhos de engenharia desenvolvidos nestes centros tiveram um carácter militar evidente – e essa função determina que o conjunto das relações políticas mantidas por um estado tenha reflexos no seu dia-a-dia. Assim, por razões de estado pode-se determinar o bloqueio e consequente afastamento de determinada navegação, liberdade de comércio ou restrição do mesmo (e aqui voltamos à questão do enquadramento dos portos nos sistemas imperiais), apresamento de navios e fazendas de uma dada nação, acções que têm consequências no normal desenrolar da vida portuária.

Como têm consequências as taxas de utilização e os pagamentos dos serviços portuários, de qualidade distinta, aos quais estão sujeitos todos os interessados.

Intervenção do poder político, também, na escolha do próprio local onde o porto é implantado. Neste aspecto, somos levados a uma interessante questão, há algum tempo tratada por José Hinojosa Montalvo, a das cidades-portos e a dos portos sem cidades. A eleição de um determinado local como sítio privilegiado da actividade acarreta problemas de carácter muito diversificado, que mostram claramente como esta temática do porto, que é fronteira, é extremamente 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, noção ampla onde cabe tudo, mas ele é, essencialmente, espaço de reunião, espaço de operações económicas de interesse para diferentes regiões, mais-valia económica indispensável não só aos poderes locais mas, cada vez mais, aos estados centrais. Esta dimensão económica, que não escapa à gestão de um estado cada vez mais centralizado à medida que nos aproximamos do século XVI, e durante esta centúria, deve ser devidamente reafirmada.

Os portos são, portanto, pontos estratégicos que interessa estejam organizados, protegidos e controlados. Por isso, interessa ressaltar o facto de eles terem tido,

quase sempre (senão de forma dominante pelo menos sempre presente) o já mencionado carácter militar, mais do que qualquer outra obra ou equipamento públicos. É que, não o esqueçamos também, os portos foram sempre lugares frágeis, permanentemente ameaçados por assaltos de adversários. Sempre foram locais possíveis de entrada de inimigos invasores e, por conseguinte, foi necessário usar com eles de cuidados muito especiais. Todos os portos, desde o império romano, conheceram uma componente militar mais ou menos visível.

2. A organização portuária e os aspectos económicos

É sobre estes que se alicerça todo o tráfico e são eles que determinam a existência de um porto comercial. São eles que os distinguem dos portos de pesca e militares, embora os pesqueiros, quando integrados numa conjuntura ampla de actividade económica possam dar corpo a algumas facetas da actividade comercial de um determinado ancoradouro e os militares, de alguma forma, se possam encontrar presentes sem que a constituição dominante de um porto se altere. São eles, também, que determinam o seu estatuto, que o diferenciam de outros, que o tornam um porto hegemónico ou de embarque, no âmbito de determinados sistemas ou subsistemas[2].

Um dos aspectos mais importantes a considerar decorre da relação estabelecida entre um porto, centro económico, e o seu *hinterland*, a região alimentadora do seu tráfico. Se esta conseguir ser capaz de gerar excedentes que possam ser colocados no mercado, a saúde económica do ancoradouro pode estar garantida. A criação de excedentes poderá ter pelo menos dois efeitos:

- Por um lado, estimular a criação de uma frota dedicada à colocação dos produtos locais no mercado externo e, em resultado da acção desta, 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;

---

[2] De acordo com a classificação proposta por GUIMERÁ RAVINA, Agustín – *El vino y los puertos de la Europa Atlântica: Burdeos y Oporto (siglos XVIII a XIX)*, in "Douro – Estudos & Documentos", vol. VII (14), 2002 (4º). Porto: GEHVID, 2002, p. 238-239. Considera este autor que, tanto a cidade do Porto como Bordéus funcionaram como portos hegemónicos no trato mundial de vinhos no período estudado. Para esta temática geral ver também o estudo deste investigador *El sistema portuário español (siglos XVI-XX): perspectivas de investigación*, in *Puertos y sistemas portuários (siglos XVI-XX)*, Actas do colóquio internacional *El sistema portuário Español*, Agustín Guimerá Ravina y Dolores Romero (editores). Madrid: Ente Publico Puertos del Estado/CEDEX/CEHOPU/CSIC, 1996, p. 125-141, bem como a Introdução a esta mesma obra, do mesmo autor, p. 9-15 e os trabalhos e bibliografia aí inscritos, peças essenciais na contextualização e suporte científico do presente trabalho.

- Por outro, 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, consequentemente, contribua para o aumento da população. De acordo com Aguilar Herrando, já citado, esta é uma constante da história espanhola e universal, "a tal ponto que os apogeus e declínios das cidades costeiras, e de algumas interiores situadas nas margens de rios navegáveis, decorrem em paralelo aos dos seus portos respectivos"[3].

Acho que, pelo menos em parte, podemos relativizar esta questão do excedente. Sendo certo que ele é indispensável, não é menos importante referir a capacidade de empreendimento dos agentes locais quando se verificam as seguintes situações:

- Falta de excedentes pelas dificuldades da sua produção no quadro dos recursos económicos locais;
- Dificuldades de colocação do mesmo por desinteresse do mercado.

Nestas situações, cabe a esses agentes a responsabilidade pela criação de outro tipo de estímulos. 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 se insinue nas grandes rotas de cabotagem internacionais servindo de transportadora a soldo dos grandes mercadores das zonas dinâmicas 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 sentidas a nível local. No Porto do século XV, apesar da existência de um conjunto de mercadorias[4] interessantes para a economia europeia de então, a grande função da sua frota é cumprida no transporte internacional e só mais tarde há uma aposta segura na produção como suporte do tráfico[5]. É que, não o podemos esquecer, a estruturação de um centro portuário é inseparável da acção dos agentes que nele actuam. Na classificação dos portos proposta por Guimerá Ravina, o papel destes agentes é essencial para a elevação do estatuto de um centro portuário. Ora, nas páginas que se seguem, teremos oportunidade de ver como a administração da cidade e os mercadores do

---

[3] 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. 241.

[4] Como os couros, pescado e vinhos, produtos vulgares mas de colocação garantida em muitos mercados europeus. A título de exemplo, refira-se que uma boa parte das relações da cidade do Porto com os portos da coroa de Aragão nos séculos XIV e XV fundaram-se no transporte de pescado.

[5] Ainda assim, como complemento de um trato que tem origem fora da cidade e do seu entorno económico.

Porto se empenharam persistentemente na construção deste espaço contribuindo para que ele se pudesse assumir, a prazo, como um importante ancoradouro no contexto 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 centros 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 a nível do estatuto e organização dessa estrutura.

Assim constituídos, os portos actuam como espaços estratégicos 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.[6]".

Falou-se acima de factores económicos determinantes na vida de um porto. Mas, ainda nesta matéria, talvez seja útil falarmos também de aspectos da *economia do porto*. Da sua gestão, da capacidade de acolhimento das embarcações e dos agentes de navegação neles actuantes, das já referidas taxas aplicadas ao tráfego e serviços administrativos. Do apoio à estiva (barcas, carros de bois, quadro de trabalhadores indiferenciados) e dos edifícios adjacentes, essenciais para a carga e descarga. Do apoio à navegação (por exemplo, a 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. Este último factor introduz o ponto seguinte.

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 (a configuração das povoações, dos rios, e das vias de comunicação) condicionou, favorecendo ou prejudicando determinados portos relativamente a outros, não é menos certo que estes foram, por vezes, determinados quase em exclusivo pela localização geográfica da povoação em que estavam inscritos, sendo necessário, futuramente, agir no âmbito da chamada "geografia de vontade" para vencer os fortes obstáculos

---

[6] HINOJOSA MONTALVO, José – *Ciudades portuárias y puertos sin ciudades a fines de la Edad Media en el Mediterráneo occidental*, in *Tecnología y sociedad...*, citado, p. 265.

que inluenciavam o seu desenvolvimento[7]. Veremos isso acontecer no caso do Porto.

Seja como for, "a geografia e as comunicações influíram de maneira capital na criação e estabelecimento dos portos"[8]. Ligada a elas está a noção de *hinterland*, elemento fulcral no marco do funcionamento de um porto, funcionando este, na periferia, como um servidor, um *gateway* por onde são exportadas ou escoadas as produções daquela área[9]. Não me deterei neste momento nesta importante questão, subjacente a todo o edifício comercial portuense nos séculos em análise. Apontarei apenas o facto de este processo estar em curso desde muito cedo. No início do século XV já o Porto se constituía numa verdadeira placa giratória, no principal foco exportador de um vasto território economicamente solidário e de importância reconhecida. De imediato, mantendo uma lógica conexão com a terra duriense mas, na generalidade, com a zona norte do reino, nomeadamente com o Entre Douro e Minho. Um exemplo: nas cortes de Évora de 1436, afirmam os procuradores da próspera vila de Guimarães[10] que, "des o fundamento do mundo", costumavam carregar as suas mercadorias na cidade do Porto para Castela e outros lugares de fora do reino[11].

Por outro lado, a promoção de um porto pode estar igualmente ligada ao seu posicionamento como nó de comunicações terrestres e marítimas, suscitando tráficos a média e, sobretudo, longa distância, com particular 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 em jogo apresentam-se de forma diversificada. 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 depois da Revolução Industrial, começará a esboçar-se, adaptando-se aos novos desafios suscitados pelo tráfico marítimo,

---

[7] *Behavioural geography*, conceito avançado por HOYLE, B. S. e PINDER, D. A. (editores) – *European port cities in transition*. Londres, 1992, referido por GUIMERÁ RAVINA, Agustín – *El vino y los puertos de la Europa Atlântica*..., citado, p. 240.

[8] AGUILAR HERRANDO, José – *o. c.*, p. 241.

[9] GUIMERÁ RAVINA, Agustín – *El vino y los puertos de la Europa Atlântica*..., citado, p. 239.

[10] Faço esta afirmação com base na vitalidade demonstrada nos séculos XV e XVI pelos vimaranenses, mercadores e homens de negócios de variada extracção, presentes com assinalável assiduidade nos negócios marítimos do Porto.

[11] TT – *Chancelaria de D. Duarte*, liv. 1, fl. 182v.

constituindo-se num factor interessante de estruturação de inúmeros portos e, quiçá, de ampliação do seu movimento, embora não seja possível, na maior parte dos casos, avaliar esta relação de *produtividade* portuária[12].

Entre os desafios que se colocavam às entidades responsáveis pela criação dos 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;
- A capacidade ou incapacidade teórica, nomeadamente a apresentação de estudos de cálculo e desenho das estruturas;
- Finalmente, aqueles factores demonstrativos do grau de conhecimento do meio físico onde o porto se implanta: o conhecimento do clima marítimo e/ou fluvial, o comportamento e evolução da faixa costeira, marés, ventos e suas variações consoante as épocas do ano (responsáveis por fenómenos como por exemplo, o assoreamento), e os recursos aplicados para ultrapassar as dificuldades por eles colocadas.

5. Outros fenómenos portuários

A estes aspectos, determinantes na formação e desenvolvimento de um dado porto, devem juntar-se-lhes outros, decorrentes da sua própria existência, elementos de ordem sócio-cultural, nos quais devemos enquadrar a análise de fenómenos inscritos no âmbito do 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.[13], assuntos que, salvo o primeiro caso e ainda assim de forma breve, não pretendo desenvolver no presente capítulo[14].

---

[12] Mais ou menos conhecida entre os séculos XVIII e XIX. Estudos sobre portos europeus destes séculos relacionam a concretização de obras de grande envergadura, como molhes, com a multiplicação da tonelagem e o aumento substancial do tráfego; ver 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 Estúdios "Astillero de Guarnizo", 1996, p. 421.

[13] GUIMERÁ RAVINA, Agustín – Introdução ao livro *Puertos y sistemas portuários (siglos XVI-XVIII)* ..., citado, p. 14.

[14] A principal preocupação, neste momento, consiste na análise do processo de estabelecimento e organização física do porto. As restantes componentes serão estudadas

É este o plano geral que, adaptado consoante as circunstâncias, será seguido na análise de caso do porto do Porto. Isto porque a organização do seu espaço portuário constitui um elemento basilar para a compreensão da evolução económica da cidade desde a Época Medieval. O seu estudo, complementado pela análise de outras realidades idênticas, inscritas nas suas proximidades, possibilitará um conhecimento mais amplo da vertebração económica (social e, como vimos, mesmo, cultural) do noroeste de Portugal, constituída, de um modo geral, à margem do esquema imperial lisboeta embora sem deixar de o ter em consideração[15].

Desenhadas as principais linhas de orientação[16], impõe-se referir os objectivos da explanação seguinte:

- Em primeiro lugar, percorrer aspectos expressivos da organização do porto da cidade, dos tempos medievos ao século XVI, no sentido em que eles constituem uma resposta a solicitações concretas, distintas no tempo e no contexto em que surgem, e os resultados obtidos;
- Em segundo lugar, fornecer elementos importantes para visualizarmos os espaços de implantação desse mesmo porto e, em parte, a relação funcional estabelecida entre a cidade e cada um deles;
- Em terceiro, e último lugar, avançar alguns dados sobre a própria organização funcional do ancoradouro, no sentido em que ela enquadra aspectos importantes da actividade naval da cidade, com efeitos no seu movimento geral e com consequências a nível da evolução económica da região.

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

Nas páginas seguintes, bem como ao longo deste trabalho, ouviremos falar muitas vezes de lugares marítimos do Porto e seus arredores. Importa fazer uma breve incursão por eles e destacar alguns dos seus elementos mais significativos. É o que se tentará em seguida. Esta exposição deverá ser acompanhada pelos mapas publicados no final deste volume[17].

Comecemos por considerar algumas diferenças significativas entre a actualidade e o período que vamos analisar.

---

no âmbito do projecto *Hisportos*, linha de investigação do Instituto de História Moderna da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

[15] Trata-se de um dos principais objectivos do projecto *Hisportos*, referido na nota anterior, do qual resultou já o livro *O litoral em perspectiva histórica, séculos XVI a XVIII*, actas do colóquio. Porto: Instituto de História Moderna da Faculdade de Letras, 2002.

[16] E, como já fui referindo, nem todas serão desenvolvidas neste trabalho da mesma forma.

[17] A forma como foram construídos permite um acompanhamento permanente ao longo da exposição seguinte.

Desde logo, deve referir-se que o fundeadouro, propriamente dito, se localizava junto à cidade, em frente das suas muralhas, a mais de meia légua da foz. Lada, Ribeira e S. Nicolau (hoje todos integrados na freguesia de S. Nicolau), eram pontos fulcrais do universo marítimo urbano do Porto medieval.

A configuração do espaço marginal era substancialmente diferente daquela 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. Pode dizer-se que, entre o Porto e S. João da Foz, então uma aldeia, o terreno encontrava-se praticamente desocupado sendo ponteado, 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, que se constituirá, logo no século XIII, em bairro ribeirinho intimamente ligado às actividades marítimas, à pesca e, especialmente, à navegação comercial no mar. Terá a devida atenção ao longo das páginas seguintes.

6.2. Massarelos

Depois de ultrapassada a zona chamada Monchique, ao cabo de Miragaia, onde será 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 do Porto. Em 1758, a povoação de Massarelos ainda fazia parte do termo, estando integrada na comarca e terra da Maia; em 1769 é definitivamente anexada ao Porto e só em 1835 passou a integrar as freguesias da cidade.

Quem conhece o Porto 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 as havia, era por caminhos interiores. No século XV, Massarelos ainda é referido como "monte maninho" o que demonstra que, nos seus contornos, o local era ainda ermo. A ligação marginal, completada por casas, só deve ter sido concretizada no século XIX[18].

---

[18] OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *O espaço urbano do Porto. Condições naturais e desenvolvimento.* Coimbra: Instituto de Alta Cultura, 1973, p. 196-200.

Povoação antiga, pertencente à colegiada de Cedofeita, Massarelos, tal como Miragaia, desfrutava da presença de uma praia fluvial[19] que atraiu os seus moradores à pesca e ao mar. Povoado insignificante no período medieval, dedicado predominantemente à pesca (actividade que se manterá com vigor nos tempos subsequentes), conhecerá um forte desenvolvimento na segunda metade do século XVI, fruto do empenhamento nas empresas marítimas e na armação de barcos mercantes.

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 algo lendário cisterciense João Cirita. Aqui, irá constituir-se uma importante granja pertencente ao mosteiro de S. João de Tarouca, onde serão exploradas salinas e alguns recursos pesqueiros da zona[20]. A futura freguesia de S. Martinho de Lordelo do Ouro continuou a ser durante muito tempo um sítio ermo, pontuado por alguns campos e muitos pinheirais que isolavam a margem do interior. Neste eixo Ouro-Sobreiras-Santa Catarina, onde virá a ser implantado o mais importante estaleiro naval do Douro, as gentes, as escassas gentes que por aí se fixaram, foram atraídas pela vida marítima iniciando a sua relação com o mar pela pesca. Nas Inquirições de 1258 diz-se que os pescadores deste lugar pagavam ao rei metade dos "dulffinis et hiris tunie et balene" que pescassem[21]. Nos finais da Idade Média são já muitos quantos se dedicam ao tráfico marítimo. Mais tarde, por força do estímulo imposto 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, mais concretamente em 1836, foi integrado na cidade do Porto. Na altura, tinha dois mil habitantes.

6.4. S. João da Foz

Finalmente, 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, através

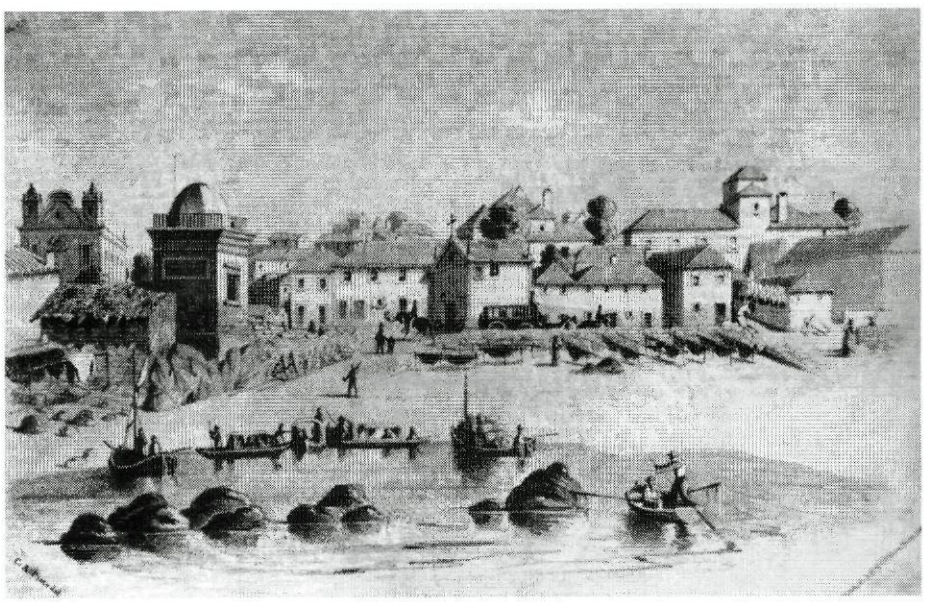
---

[19] Desaparecida no século XIX com a obra da alameda por onde circularia o "americano" e, mais tarde, o carro eléctrico.

[20] Sobre este assunto, ver 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...*, citado, p. 153-154.

[21] *Corpus codicum...*, vol. I, p. 206.

de uma série de imagens literárias muito fortes, uma impressão que, de certa forma, se encaixa naquilo que a terra seria no tempo em que situamos o nosso estudo: "Esta vila adormecida estava a cem léguas do Porto e da vida"[22]. Era lugar pequeno, distante da cidade e que, no século XIX (também viria a ser integrado no Porto, no ano de 1836), literalmente terminava junto à Senhora da Luz, onde estava implantado um farol. Com origens na pesca, como vimos, remontando ao século XII as primeiras menções ao lugar, esta terra forneceu no século XVI um apreciável contingente de mareantes e navios à marinha mercante portuense 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

6.5. S. Miguel de Nevogilde

Areais existiam também 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, vulgarmente conhecida como Castelo do Queijo, nome que se dava aos rochedos sobre os quais foi erguida. A ligação com Bouças, essencial para a

[22] Marcas de um tempo praticamente desaparecido e quase completamente arredado da mente da maior parte das pessoas que frequentam o lugar são também as casas, as modestas casas dos marítimos, com um óculo de onde se via partir ou chegar o navio onde estava um familiar, a terra de embarcadiços, de gente emigrada para o Brasil, a terra 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. Há outras referências ao quotidiano e ao imaginário marítimo da Foz nas páginas 62 (a arte de fazer redes de pesca), 65-66 (a pesca da sardinha em 1900 e os almocreves à sua espera na praia), 95-98, 102-103 (as mulheres da Foz), a impressionante descrição da "morte do arrais" (p. 109-113), etc.

promoção 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 ao núcleo central do estudo: a cidade do Porto e à ligação estabelecida com o rio e a actividade naval.

Um dos aspectos estruturantes a ter em mente relaciona-se com o quantitativo demográfico patenteado pela cidade no período que aqui se pretende estudar, uma vez que ele poderá explicar algo do carácter abrangente do comércio marítimo desenvolvido através do burgo. Dito de outra forma: seria essencial conhecer números para vermos até que ponto o comércio aqui desenvolvido se fazia em função da procura da própria cidade ou se o seu desenvolvimento e direccionamento se fazia em função de solicitações externas e de acordo com os ritmos do trato internacional. Porém, relativamente aos aspectos demográficos estamos bastante limitados pela falta de estudos no sector, ressalvando-se o labor de João José Alves Dias[23] e, mais directamente relacionado com o Porto, dos trabalhos parciais de Helena Osswald, com vista à sua dissertação de doutoramento. De acordo com esta investigadora, e numa visão geral do assunto, "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"[24].

Sem números fiáveis que nos permitam aferir o quantitativo populacional do burgo, vejamos o que, em linhas muito gerais, se sabe e se pensa que terá sido a sua evolução entre a Idade Média e o século XVI.

O primeiro grande arranque da população urbana terá ocorrido no século XIII, enquandrando-se (embora com algum atraso no nosso país pelas vicissitudes da Reconquista) num fenómeno conhecido um pouco por todo o Ocidente medieval. Depois de um primeiro período de organização geral do burgo, em grande parte devido à acção do bispo D. Hugo, nas primeiras décadas do século XII, a partir de

---

[23] 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.

[24] *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. Ver a bibliografia apresentada neste estudo.

finais 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"[25]. Ou seja, inicia-se aqui o fenómeno anteriormente descrito, para a Época Moderna, por Helena Osswald. No século XIV, tanto pelas necessidade de abrigo das novas populações, entretanto afectadas por uma crise de que ainda não conhecemos totalmente, a nível local, as suas consequências, como para defesa das mesmas, houve que construir uma nova cerca que, veremos, terá consequências na organização do espaço portuário.

Quanto a números concretos, é difícil dizer alguma coisa com certezas. Como se sabe, não houve, na Idade Média "preocupações em saber-se o número exacto da população"[26] e os primeiros cômputos efectuados, entre finais do século XV e inícios do século XVI, para além de lacunares apresentam dificuldades de interpretação dificilmente ultrapassáveis. Ainda assim, os estudiosos, desde Agostinho Rebelo da Costa, passando por Ricardo Jorge, Magalhães Basto, Damião Peres[27], 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 (que também procede a um balanço dos estudos clássicos sobre o tema), o número de portuenses terá crescido gradualmente, chegando a atingir, em finais do século cerca de 15 mil habitantes[28].

No fundo, fica-nos uma ideia geral de um crescimento contínuo da população entre finais da Idade Média e início da Época Moderna que se reflecte, por exemplo, no aumento do número de funcionários: os tabeliães do judicial, no Porto, em 1528 passam a ser em número de dez e, em 1532, passam a ser onze[29]; 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 medievo, a da Sé, acção do bispo Frei Marcos de Lisboa (1583) justificada pelo facto de a cidade

---

[25] SOUSA, Armindo de – *Tempos medievais*, in *História do Porto*, direcção de Luís A. de Oliveira Ramos. Porto: Porto Editora, 1995, p. 132.

[26] Idem – *o. c.*, p. 189.

[27] Este autor resume os estudos mais antigos sobre este tema em "O século XV: uma «república urbana»" (1 – População: quantitativo e composição), in *História da cidade do Porto*, direcção do próprio Damião Peres, vol. II. Porto: Portucalense Editora, 1964, p. 7 e seguintes.

[28] *Algumas observações sobre a vida económica e social da cidade do Porto nas vésperas de Alcácer-Quibir.* Porto: Biblioteca Pública Municipal, 1967, p. 33. Note-se que, segundo o relatório das visitas *ad limina*, o número total de almas em 1599 estaria na ordem das 20 mil. Sobre este assunto ver 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.

[29] DIAS, João José Alves – *o. c.*, p. 137.

ter então cerca de 20 mil habitantes[30]. Parece que é neste número que concorda a generalidade dos investigadores acerca do quantitativo populacional do Porto finissecular. Uma cifra que, com variações (por vezes acentuadas como terá sido o caso dos primeiros anos do século XVII com a cidade a ser fustigada por uma 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[31].

Diga-se, por outro lado, que este aumento populacional tardomedievo 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, dado o seu poder atractivo sobre ele, facto já aqui constatado. Armindo de Sousa, que nivela por baixo a ocupação humana do Porto medievo, considera existirem na cidade e no termo, por alturas do numeramento (1527-1531 na comarca do Porto), 25 740 habitantes[32], número que terá sido dilatado até finais de Quinhentos. Estabelecido por D. Fernando e sancionado (com vantagem) por D. João I, o termo jurisdiconal do Porto permitiu à cidade encontrar contribuintes fiscais e, ao mesmo tempo, tornar-se, em definitivo foco atractivo de gentes que participaram, activamente no processo de projecção comercial da urbe que acompanharemos em seguida. No entanto, cabe perguntar: estas escassas dezenas de milhar de pessoas seriam um estímulo para amplificar os tratos marítimos, canalizar para o burgo navios e produtos, erguê-lo em centro de negócios no qual finalizavam rotas oceânicas? É pergunta a que tentarei responder no decurso deste estudo.

8. Urbanismo portuário

Tal como antes foi avançado, muita da circulação interna do burgo foi largamente influenciada pela actividade de embarque e desembarque dos navios. Os seus pólos fundamentais, como se pode perceber pela exposição feita até aqui, eram a zona ribeirinha da cidade junto à muralha (concentrada na Ribeira e a montante e jusante desta praça) e em Miragaia. Por conseguinte, os principais eixos de circulação passavam pelas ligações entre estes dois grandes núcleos. A rua Nova, aberta entre finais do século XIV e a primeira metade do século XV representa, no fundo, a implantação de uma verdadeira "estrada" entre a zona baixa da cidade, a caminho de Miragaia. A Porta Nova será um dos principais pontos de circulação de gentes e

---

[30] AZEVEDO, Carlos de – *o. c.*, p. 178.
[31] LE BOUEDEC, Gérard – *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*. Paris : Armand Colin, 1997, p. 236-237.
[32] *O. c.*, p. 179.

mercadorias, a qual será suscitada, essencialmente, pelo trato marítimo[33]. Dela, 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"[34]. Interessa-me realçar a primeira parte desta afirmação, a que se refere à dimensão comercial da rua. A abertura desta artéria representou um facto urbano da maior transcendência para a cidade. 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"[35], isto é, da cidade comercial e dos comerciantes.

Antes de reflectir um pouco mais sobre a importância deste facto, do qual não deverão ser dissociados outros aspectos interessantes a este estudo, 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 e única artéria que directamente 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, artéria que se começa a desenhar em finais do século XV) e Taipas "em direcção à Porta do Olival e Cordoaria", para onde era canalizado o tráfego que se dirigia 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 torna-se a via mais concorrida pelo movimento para extra-muros em todas as direcções.

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

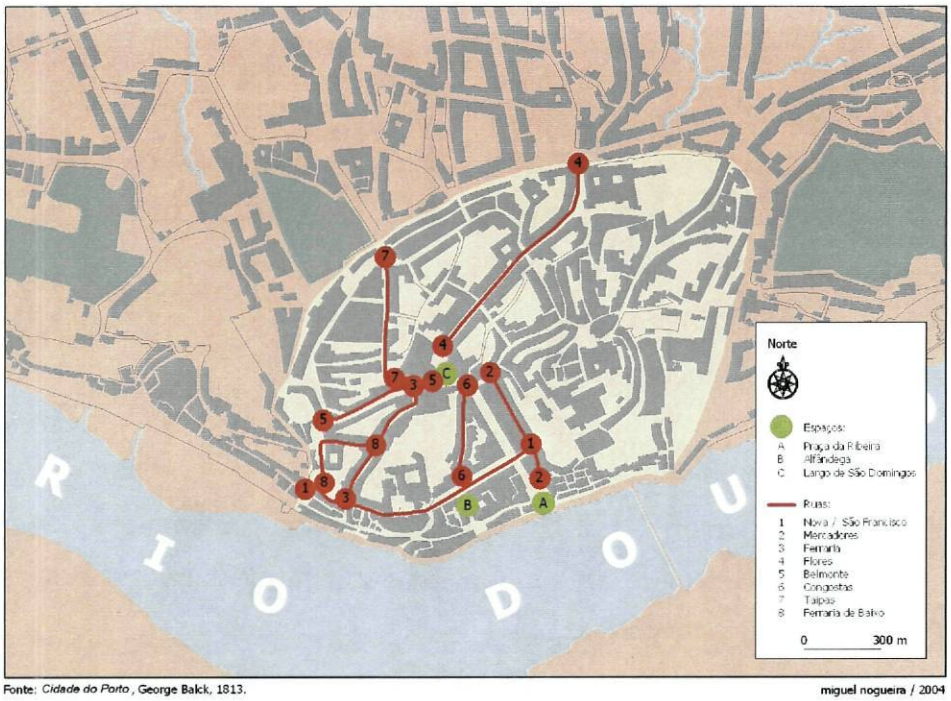
---

[33] A importância desta rua no contexto urbano do Porto tardomedievo, para além da bibliografia que citarei adiante, pode ser verificada em 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. Voltarei a referir-se à importância deste eixo quando tratar a transferência dos tanoeiros para Miragaia.

[34] *Tempos medievais*..., citado, p. 146.

[35] OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *o. c.*, p. 233-234

de S. Domingos como elemento escoador do tráfego[36]. As transformações na rede viária ocorridas entre finais da Idade Média e no século XVI, atrás vistas, contribuirão para redimensionar o papel deste eixo.



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

Temos assim que, desde o século XIV, está em curso uma verdadeira "revolução urbanística" na zona ribeirinha da cidade, acelerada pela introdução de certos elementos, efectuada em íntima relação com a actividade portuária: a constituição do "armazém" régio, em 1325, e a constituição 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, de significado profundo na vida do Porto de Quatrocentos e Quinhentos. Tal 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"[37].

[36] Todas estas indicações em OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *o. c.*, p. 423-427.
[37] *O. c.*, p. 150.

9. Ainda o reconhecimento do terreno

Portanto, tudo muito diferente. Entre a malha urbana e a Foz, pequenos núcleos escassamente povoados e comunicações apenas concretizadas satisfatoriamente 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 do rio, ordena-se ao alcaide, procurador da cidade e homens por eles arrolados "que vão aos ditos luguares de São João e Maçarellos e Miraguaia e derribem quaesquer choupanas que acharem nos ditos luguares honde se diz que recebem ho dicto pescado"[38].

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 que encontramos na actualidade[39]. A fotografia do Postigo do Carvão aqui publicada mostra isso claramente: há um acentuado desnível entre o que foi o terreno e o que ele é hoje.



Foto 1 – Postigo do Carvão

10. Um elemento incontornável: o rio Douro

Grande parte desta situação é decorreu do aproveitamento hidroeléctrico do Douro no século XX, com a consequente construção das barragens, originando alterações

---

[38] AHMP – *Vereações*, liv. 27, fl. 82v.

[39] Por exemplo, a definição da praça da Ribeira como hoje a conhecemos foi feita com base em substanciais aterros.

na fisionomia do rio e forçando a normalização do seu caudal. Até essa altura, o Douro sofria mais fortemente os efeitos dos fenómenos naturais sobre ele exercidos. De imediato, 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"[40]. Como verificaremos, a incidência das marés reflecte-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 notória uma grande diferença entre as duas principais estações. No verão, estiagens mais ou menos prolongadas; no inverno, cheias mais ou menos violentas.

Estes fenómenos tinham efeitos sobre a navegação. Com maior influência sobre o trânsito fluvial, complementar da actividade portuária mas em absoluto essencial à economia urbana e à alimentação do seu trato marítimo, estas variações sazonais, especialmente as cheias, limitavam igualmente a recepção da navegação oceânica.

Os dados do problema são os seguintes: a navegação do rio, já de si complicada pelo grande número de obstáculos que se distribuíam pela extensão navegável do Douro era, como disse, 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'auguoa", expressão que deve ser entendida por caudal suficiente do rio e não por cheias[41]. Nele indica-se que a zona Poiares-Mesão Frio era "navegação de todo anno"[42]. Mas, daí para cima tudo se complicava. Do regime do Douro dependia muito o trânsito de Riba Douro. Este, praticamente cessava com as grandes estiagens as quais provocavam uma drástica diminuição do caudal e impossibilitavam a circulação de barcos carregados com fazendas como os vinhos, azeites, sumagres e cereais. O recurso às difíceis (e

---

[40] PEREIRA DE OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *o. c.*, p. 133.

[41] Estas são designadas pela palavra "enxurro".

[42] AHMP – *Vereações*, liv. 15, fl. 21v. Com cheias era difícil, praticamente impossível, cumprir a viagem.

escassas) 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" como se afirma, 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"[43].

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, tal como analisaremos adiante. O rápido movimento das águas, arrastando areias e de todo o tipo de detritos, conjugado com as marés do Oceano, tornavam 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 menos preocupada, registando-se picos sazonais coincidentes com os tráficos marítimos internacionais[44]. 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"[45].

Um Douro diferente. Um Douro de leito mais cavado. Um Douro de praias. Eis outra grande diferença a assinalar. A praia, que é essencial no desenvolvimento da vida ribeirinha no marco cronológico que baliza este estudo, 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 barcos e onde se puderam ver, durante muito tempo, até o comércio os obrigar a sair, os varais, os característicos varais

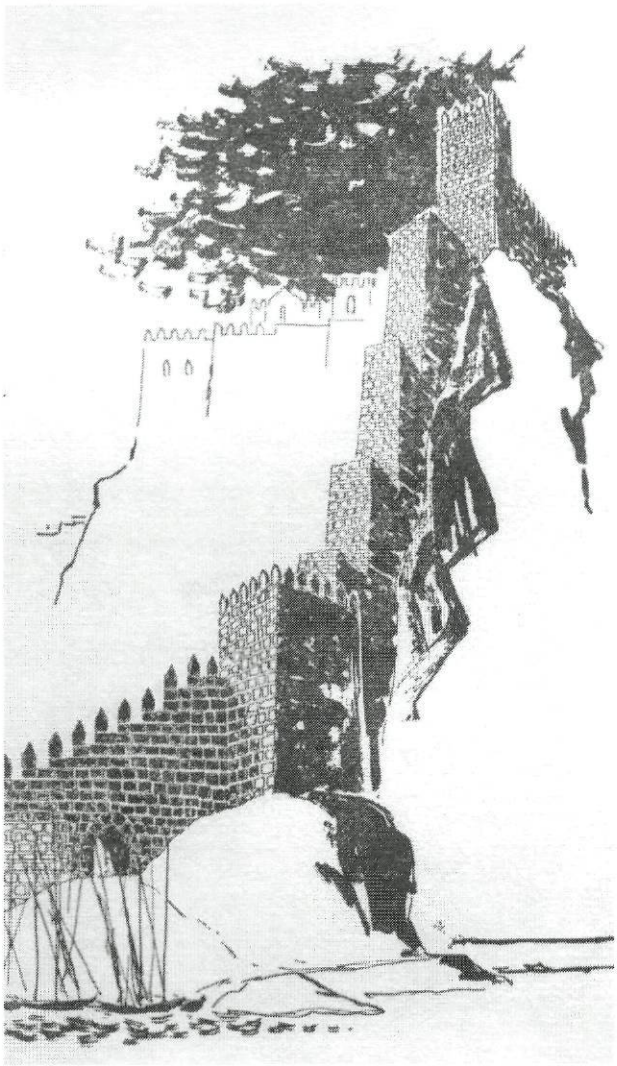
---

[43] AHMP – *Vereações*, liv. 24, fls. 109-109v.

[44] Mais do que uma vez, os documentos afirmam esta coincidência, referindo a presença de urcas à espera do 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. Sobretudo, nota-se uma animação portuária especial por alturas de Setembro, mês em que se registam fortes movimentações de navios nacionais e estrangeiros em busca dos vinhos e dos sumagres. Isto notar-se-á mais no século XVI.

[45] OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *o. c.*, p. 282.

dos ambientes piscatórios, que encontraremos em Massarelos ou na Foz, onde os homens secavam o peixe e estendiam as redes[46]. Mas a montante deste, 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, uma praia que persistirá, dando origem ao nome do Postigo da Areia, uma das entradas ribeirinhas da muralha situada nas suas imediações[47] e um dos locais de concentração do tráfego fluvial.



Gravura 2 – Postigo da Areia (reconstituição)

[46] Varais da Ribeira no século XIV em *Corpus Codicum...*, vol. I, p. 36.

[47] Embora a localização deste postigo se preste a alguma confusão, podendo ser aquele que se localizava 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] ataao pustigo dos tonoeiros de soa arrea"; FERREIRA, J. A. Pinto – *"Vereaçoens", anos de 1401-1449*. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1980, p. 407. Uma referência anterior (1401) a este "postigo que esta antre a porta da Ribeira e o postigo da llada", no mesmo livro, p. 44. Talvez se possa identificar também como sendo o *postigo de João Pais*, localizado junto à mesma casa do Laranjo.

Mais para jusante da Ribeira, perto do local onde será edificada a alfândega régia, havia também um areal que acolhia barcos. Esta tradição, como observaremos mais adiante, manter-se-á com a construção de um primeiro molhe que dará origem ao cais do Terreirinho[48].

Logo adiante, junto ao muro, nos Banhos, outra praia que os portuenses da Idade Média aproveitaram para a construção de barcos, actividade que veio da Ribeira quando o espaço aqui começou a minguar.

Depois, era o extenso areal de Miragaia, o maior que o Porto conheceu neste seu tramo final até ao mar. A Porta Nova, ou Nobre, de acesso a este bairro, terá resultado do alargamento do postigo significativamente chamado da Praia. Nesta ampla praia estacionavam as barcas de passagem[49], junto à Porta Nova, varava um sem-número de embarcações de diferente calado e modelo, construíam-se e aparelhavam-se os mais modernos navios de então.

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; vemos também um grande número de varais, objecto de compra, venda e aluguer, pois interessam a quem faz do mar o seu modo de vida. E por aqui são muitos. Na segunda metade dessa centúria chegamos mesmo a surpreender a construção, na praia, de alguns navios mercantes.

As praias estão na origem do desenvolvimento de lugares como o Ouro, a Cantareira ou S. João da Foz. Podem ver-se nitidamente em gravuras dos séculos XVIII e XIX como as que neste trabalho se apresentam, bem como no mapa geral de organização do espaço marítimo do Porto.

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

S. João da Foz é praia. É praia de pescadores extensa, prolongada até ao Oceano, palco de todas as actividades relacionadas com o mar, com rochas onde, na segunda parte de Quinhentos será construído o forte de S. João Baptista da Foz.

Na margem esquerda, e restringindo-me apenas ao troço defronte do Porto até à foz, Vila Nova desfrutava de um extenso areal, aliás um dos maiores que se podiam

---

[48] Sobre esta praia ver OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *o. c.*, p. 226.

[49] Como é evidente, também estacionavam noutros pontos mais activos, como é o caso da Ribeira.

observar junto ao rio, também visível em gravuras e em fotografias dos séculos XIX e XX[50].



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

Por exemplo, a igreja de Santa Marinha e o convento de *Corpus Christi* foram edificados senão na areia pelo menos junto a ela. No areal de Vila Nova houve construção naval importante e, em tempos mais recentes, nele se apinhavam pipas de vinho duriense descarregadas dos barcos rabelos antes de serem encaminhadas para os armazéns (fenómeno sobretudo notório no século XIX) ou à espera de navios que as levassem para outros portos. Curiosamente, um dos poucos sítios onde hoje ainda é possível vislumbrar praia é na pequena enseada onde se ergue o estaleiro de barcos tradicionais da Cruz, na praia do mesmo nome.

[50] Boa parte da acção do filme "Aniki-bobó" de Manoel de Oliveira decorreu nela.

Para jusante, a margem do rio apresentava-se na generalidade com praias mais ou menos importantes, que ocupavam o chamado leito de inundação. Destacavam-se as praias de Valdamores (à qual se estende, mais tarde, o topónimo Vale da Piedade) onde virá a ser constituído o lazareto (de que falarei ainda neste capítulo), peça fundamental da higiene marítima, e a da zona da Afurada, onde se começa 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.

A praia, disse-o atrás, é fundamental no desenvolvimento da vida ribeirinha dos séculos XV e XVI. Possibilitando o acesso ao rio e o desenvolvimento de um grande número de actividades, exercia um efeito de atracção sobre os grupos humanos, dando origem a núcleos como os que temos vindo a percorrer. A ligação destes povoados com a cidade e a percepção das vantagens da sua existência originaram, por sua vez, uma distribuição de funções que, no seu conjunto, estruturaram o espaço portuário da cidade do Porto.

A função da praia é reconhecida oficialmente. Isso é bem nítido em 1572. Numa listagem de taxas cobradas na alfândega do Porto, desse ano, aceitava-se como razoável que algumas mercadorias pagassem menos "dezimando se na praya como se custuma"[51].

Outra informação anterior, do ano de 1559, sublinha a importância da praia, onde se desenrolavam muitos negócios e onde acorria muita gente diariamente, recordando-nos, ao mesmo tempo, os efeitos do regime do rio sobre a mesma: em 17 de Abril desse ano, a Câmara proíbe aos comerciantes a colocação de pipas na Ribeira "porquanto a praia e a Ribeira estava e era muito pequena"[52].

Finalmente, refira-se que ainda em 1597 (Janeiro, 24) se fez o embarque de gente na areia de Miragaia, onde estava uma nave preparada[53].

---

[51] TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 238.

[52] O que também me leva a pensar que nesse ano terá havido uma cheia; o acordo completo diz: "que portanto não se posese nenhũa pipa de vinho e quem a poser pagara de pena mil reaes pagos da cadea para a cidade e cativos". Ordena-se também pregão, que é lançado na areia perante muita gente que aí se encontrava. AHMP – *Vereações*, liv. 21, fls. 26-27.

[53] AHMP – *Vereações*, liv. 33, fl. 26.

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

Em alguns dos lugares atrás referidos funcionaram, como aprofundamente veremos, estaleiros de construção naval ou espaços onde o aparelhamento de navios era feito. Entre eles sobressai uma característica comum: 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 pelo menos 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. Por fim, em Sobreiras, nos estaleiros do Ouro, havia tambem duas fontes (uma delas virá a ser conhecida como a *Fonte dos Flamengos*). Outras havia.

A água, para além do abastecimento dos barcos, aquando do seu avitualhamento, constitui um auxiliar precioso nestes pequenos complexos de construção. Para tratar materiais em geral, couros, fibras, cordas, mas especialmente importante nas forjas e na carpintaria. Não creio que os pequenos ribeiros que corriam junto aos estaleiros do Porto – e insisto, havia-os em todos os estaleiros – fossem capazes de mover as rodas hidráulicas que accionavam serras como as que existiam nos diferentes portos do reino vizinho[54]. De qualquer forma, as águas correntes eram indispensáveis, por exemplo, no arrefecimento das serras e de outras ferramentas usadas. Eventualmente também para molhar as madeiras, embora o Douro esteja ali ao pé. Enfim, o labor dos fragoeiros 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 medievo. 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

---

[54] O primeiro projecto de uma serra movida por este método aparece, pela primeira vez, numa obra do arquitecto francês Villard de Honnecourt, em 1230. O seu uso, todavia, só se generalizará no Renascimento, tendo em vista o corte de grossos troncos de madeira. "Em Espanha, este será o único procedimento utilizado que prescinde da força dos homens e animais de tiro". Na Holanda, por seu turno, recorrere-se especialmente ao emprego de moinhos de vento para obter o mesmo efeito. Sobre este assunto, ver o catálogo *Puertos españoles en la historia...*, citado, p. 176.

local adequado para receber os barcos de pesca, havia um areal onde encalhavam os batéis de descarga dos navios, havia, inclusivamente, um primeiro esboço de organização do espaço, com um ponto assinalado para a descarga das madeiras[55]. Desde muito cedo que nos encontramos em presença de um movimento intenso. As embarcações chegam e partem consecutivamente para França e para a Flandres. Para as Ilhas Britânicas. No entanto, entre barcos de pesca, navios de comércio, maneio de mercadorias, actividade das taracenas régias, venda de vinhos e muitas outras actividades que se desenrolavam em torno desse espaço, a confusão começava a instalar-se. Em 1316 era já muito grande. Reflexo da evolução económica da cidade, o sítio começa a ser disputado pelas diferentes entidades nele participantes.

Naquele ano, sentiu-se uma 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 vãao para frança e hu descarregam os Baixees que tragem amadeyra e offerro e opescado"[56]. É evidente que este documento, extenso, contendo muitos agravos, pinta um quadro muito negro da situação, como convém em lide judicial. Porém, é possível que se começassem a fazer notar sintomas de uma saturação do espaço, utilizado, simultaneamente, para albergar um leque variado de funções em terreno exíguo.

A interferência mais vincada do poder régio na cidade terá apressado a desejada reorganização. Em 1325 inicia-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 de descarga dos navios mercantes a longa distância, "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 construção da muralha, talvez iniciada pela zona ribeirinha por volta de 1348, representou outro factor, um dos mais decisivos, da estruturação do porto medieval. O muro, que envolverá a cidade da beira-rio, dos Guindais aos Banhos, ora assenta nas pedras, ora nas praias que marginavam o rio. Desde logo atraiu aos seus arcos,

---

[55] Descarga de madeiras para consumo da cidade e, sobretudo, para a construção naval que, como já referi, durante muito tempo integrou uma das actividades principais desenvolvidas junto ao burgo. O processo de acomodação das madeiras é um dos mais notados na estruturação dos portos medievais. Sobre este assunto ver ROSE, Susan – *Medieval naval warfare, 1000-1500*. Londres e Nova Iorque: Routledge, 2002, p. 8.

[56] *Corpus codicum...*, vol. I, p. 59.

aos seus recantos abrigados, aos seus "cobertos", um número significativo 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 um certo número de aberturas voltadas para o rio. Foi, portanto, previsto um aproveitamento (nalguns casos a continuidade desse aproveitamento) da sua localização para funções relacionadas com o tráfico fluvial-marítimo. As aberturas, porta da Ribeira e restantes postigos, ora abriam para a praia ora quase directamente para o rio. No caso da Ribeira, a praia continuou a ser o elemento mais característico e, simultaneamente, o 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, por exemplo, há uma zona de embarque e descarga de embarcações (sobretudo fluviais), funções documentadas no século XIV[57].

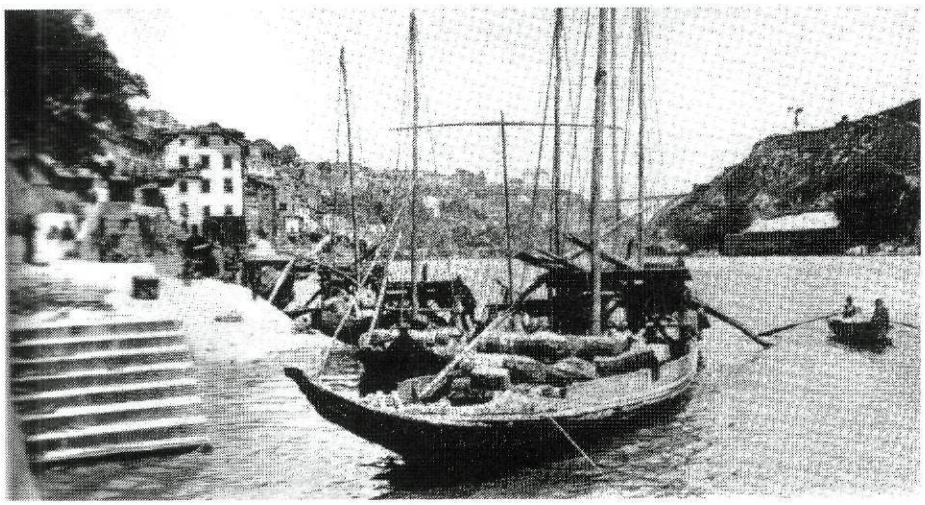


Foto 2 – Movimento fluvial junto às escadas dos Guindais

Com a muralha começa também a impor-se a noção de uma certa funcionalidade, como se pode inferir dos nomes que foram atribuídos a alguns deles: Postigo do Carvão[58], das Tábuas, etc. No entanto, como se poderá ver no quadro 1, publicado abaixo, 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 reside na existência de um postigo

[57] *Corpus codicum...*, citado, vol. VI, p. 29. Trata-se de um documento de 1380.
[58] Neste caso, essa função notar-se-á com clareza; em 1584, designa-se mesmo *Cais do Carvão*. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 74, fl. 132.

chamado da Lingueta, sendo de crer que no seu prolongamento, provavelmente em paralelo ao rio, haveria uma rampa de acesso às embarcações[59]. Note-se que a utilização das linguetas é recurso com um objectivo concreto: a busca de maiores profundidades e, assim, destinado a procurar acolher navios de maior lotação, permitindo-lhes uma descarga mais eficaz.



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[60], assim chamado por se tratar de local onde se cobravam, *arrecadavam*, direitos em especial das barcas marítimas que vinham de Viana, Esposende, Fão, Vila do Conde, Matosinhos e outros lugares da costa com pescado a vender à cidade, cujo movimento a Câmara se esforçou por concentrar neste sítio ao longo do século XVI[61].

Noutros pontos, era indispensável o recurso às pranchas, equipamentos de que falarei com mais pormenor adiante.

Portanto, um porto medieval muito concentrado, fazendo da muralha da cidade uma estrutura fundamental de funcionalidade junto da qual se concentravam os navios. A tal ponto que, em certas alturas de cheia, registaram-se ocorrências de

---

[59] A sua localização não é certa. Talvez ficasse próximo 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.

[60] Com o desconto devido a este tipo de informações, um documento de 31 de Janeiro de 1548 precisa que este postigo ficava localizado junto da praça da Ribeira, portanto, bem próximo de um dos núcleos centrais da actividade urbana. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 1, fl. 67.

[61] Por exemplo, AHMP – *Vereações*, liv. 19, fl. 70 (documento de 12 de Julho de 1553).

embarcações que nela embateram causando estragos mais ou menos consideráveis. Vejamos apenas dois casos.

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 "çerto 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"[62].

No dia 8 de Março de 1480, ano de cheia do Douro, a nau de João Pires desamarrou-se do muro e, entre outros estragos, derrubou parte dele. Como tinha sido avisado do que poderia acontecer e não acatou as ordens que lhe foram dadas, foi chamado à Câmara e obrigado a pagar as obras de reparação[63].

Entre uma data e outra, o espaço ribeirinho conhecera algumas alterações de grande vulto. A mais importante será a que respeita à consolidação do cais da cidade, ocorrida em meados desse século. No entanto, é possível que o mesmo cais tivesse sido iniciado ainda na centúria anterior. Em 1377, numa carta de D. Fernando dirigida à cidade em razão do contrabando que se fazia antes dos navios chegarem junto da povoação, ordena-se que ninguém retire nada dos barcos "salluo *no cais onde soem descarregar* os aueres"[64]. Não custa a crer que, a existir, este cais mais não fosse do que um simples molhe em estacada de madeira destinado a acolher os navios de cabotagem e de pesca, tal como acontecia, mais tarde em Massarelos e, ao tempo, noutros ancoradouros nacionais[65].

---

[62] FERREIRA, J. A. Pinto – *"Vereaçoens"*..., citado, p. 11-12.

[63] AHMP – *Vereações*, liv. 4, fl. 110. Voltarei a falar deste caso.

[64] *Corpus codicum*..., vol. I, p. 112-113. Trata-se de um documento importante (de 5 de Janeiro de 1377) no qual são abordadas várias questões de interesse, tais como a largura do pano de treu ou o sal que se leva para fora para fazer comércio. De um comércio que, no retorno, estaria sujeito ao pagamento de impostos como a dízima. Todavia, "ante que cheguem ao porto hu am de decarregar 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 dizima nom seia ousado de poer nem conssentir 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".

[65] Por exemplo, em Viana. MOREIRA, Manuel António Fernandes – *O porto de Viana do Castelo na época dos descobrimentos*. Viana do Castelo: Câmara Municipal, 1984, p. 13.

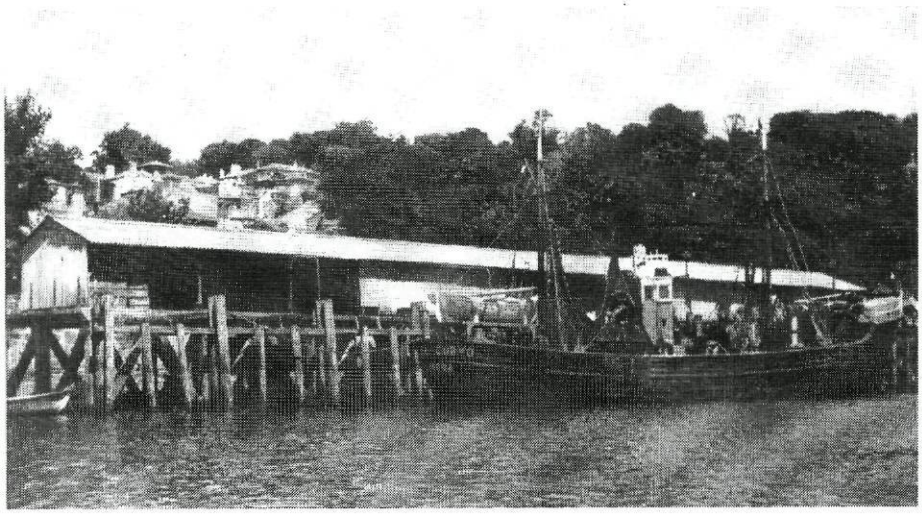


Foto 4 – Cais de acostagem de Massarelos (início do século XX)

Mas, como afirmei, os principais trabalhos apenas arrancarão em meados do século XV. Até finais de Trezentos continuará a predominar o aproveitamento das condições naturais. Fernão Lopes descreve o essencial da actividade ribeirinha do Porto desse tempo 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". Para além de confirmar o que já foi dito sobre a topografia da urbe, o cronista informa-nos sobre o uso das pranchas na serventia dos navios. No mesmo passo, quando nos 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"[66].

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, elas permanecerão no activo durante muito tempo. Equipamento de interesse para facilitar a estiva e o aprovisionamento das embarcações, parecem ter sido encargo da Câmara, que as substituía de tempos a tempos. Em 1520, a edilidade gastou 740 reais com catorze pranchas "que se comprarom pera serventia dos navios e barquas que esta cidade he obrigada de dar"; em 1543, a quantia dispendida com elas subiu para 2 690 reais[67]. Porém, o município pagava-se pela organização deste equipamento. Em determinação de 1454, confirmando postura anterior, 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

---

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

[67] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, respectivamente livs. 3, fl. 91 e 4, fl. 81v.

pagara entrrada dos vinhos que trouver 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^{c} R^{ta} IX anos em que diz que os vinhos que enlojarem dentro na cidade de que pagarem entradas nom paguem pranchas"[68].



Gravura 4 – Vinhos à prancha

As pranchas eram complementadas por escadas colocadas à borda das embarcações, sugerindo que a praia era o espaço preferido para a descarga dos navios de transporte de vinhos e sal. Na mesma postura lê-se: "*Item* todo navyo que trouver sall d'Aveeiro ou doutra parte pagara aa cidade quatro rasas de sall *convem a saber* as duas polla medida e as duas polla escaada e pranchas [...]"[69].

Temos assim um primeiro esboço das principais linhas de força do porto medieval da cidade. Um porto, como já foi dito, concentrado junto da malha urbana (mas com

[68] AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 216.
[69] Idem. *Ibidem*.

perspectivas de expansão para Miragaia que agregava um grande número de condições favoráveis para o seu desenvolvimento como centro marítimo complementar ao Porto propriamente dito[70]), beneficiando de condições naturais que serão de imediato aproveitadas e que vai conhecendo também intervenções de vulto, em especial a nível 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, da volumetria de alguns cargueiros, bem como a diversidade de operações requeridas, exigiam melhores condições de acolhimento nos centros comerciais frequentados. Nas páginas seguintes tentarei fazer uma breve inventariação de alguns dos principais equipamentos portuários da cidade, e de que forma eles sugerem aspectos organizativos da actividade e da intervenção dos diversos poderes neste campo. Houve, desde relativamente cedo, um cuidado evidente em tornar o porto acessível a quem o frequentasse, criando-se serviços e estruturas capazes de prover ao seu funcionamento mais eficaz. Como acontecerá com outros projectos conhecidos na Europa deste tempo, haverá, como já vimos acontecer com o porto medieval, numa primeira fase, uma tentativa de aproveitamento das condições naturais existentes no assentamento, dispensando assim grandes obras artificiais (por exemplo, continuar-se-á a aproveitar as praias e a usar as pranchas nos locais propícios), dispendiosas e de difícil concretização, mas apesar disso, onde era possível concretizar as necessárias operações de carga e descarga. Porém, como já foi sugerido, isso apenas foi possível durante algum tempo. Os novos desafios colocados pela vida portuária obrigaram a mudanças de atitude muito acentuadas. Por essas razões, podemos considerar objectivos mais amplos e ambiciosos: por exemplo, de que forma os esforços desenvolvidos foram muito mais além deste simples aproveitamento daquilo que a natureza oferecia implicando investimentos e, ao mesmo tempo, reflectindo a preocupação dos responsáveis em transformar o ancoradouro num porto de interesse internacional.

---

[70] Como virá a acontecer muito rapidamente. A abertura da rua Nova, que ligará de forma directa a cidade ao arrabalde ribeirinho será, em grande medida, responsável por esta evolução.

O principal destaque, pelos motivos que acompanharemos a seguir, vai para o investimento aplicado no cais da cidade, do qual, inclusivamente, já começamos a falar.

13. 1. O cais

Decidir fazer um cais nesta época era embarcar num projecto temerário. Era desafiar limitações técnicas muito importantes, deslocar recursos materiais e humanos significativos e, muitas vezes, difíceis de reunir, e acima de tudo, contar com despesas constantes e vultuosas provavelmente ainda mais difíceis de conseguir.

Principio esta análise por uma citação que ilustra bem os problemas sentidos em torno da execução deste tipo de projectos, e que se adequa na perfeição ao ocorrido na cidade do Porto: "Nunca em nenhum outro tipo de empresa, nem sequer na construção de obras hidráulicas, enterraram os homens tanto dinheiro como nas arenosas praias e nos alcantilados batidos pelo mar"[71].

Dos trinta documentos que reuni sobre o cais, ou melhor, os cais da cidade, vinte e oito[72] referem-se ao lançamento e execução de obras, manutenção, recuperação e ampliação das mesmas. Mais significativo do que isto é difícil.

No cais, a cidade aplicou o melhor do seu esforço. Debateram-se problemas, mobilizaram-se avultadas quantias retiradas de receitas correntes e contrataram-se os melhores artistas. E aqui, a palavra artistas deve ser várias vezes entendida no sentido de produtores de arte pois alguns dos 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, na sua maior parte, obedeceram a projectos pensados e desenhados por alguns deles, projectos esses que foram sendo executados ao longo do tempo por oficiais qualificados, contratados para o efeito. Infelizmente, 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, referências importantes, de que darei conta nas linhas seguintes.

Apesar da notícia de 1377, já aqui evocada, o grande arranque das obras deu-se, como também já foi dito, em meados do século XV. No dia 21 de Junho de 1449, a

---

[71] GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio – Introdução ao catálogo *Puertos españoles en la Historia*, exposição integrada no âmbito da Exposição Portuária Internacional, *Portuaria '94* e no 28° Congresso Internacional de Navegação da AIPCN-PIANC. Madrid: CEHOPU/CEDEX, 1994, p. 17.

[72] Ou vinte e nove pois um deles é algo ambíguo.

vereação portuense tomava a seguinte decisão: "*Item* mais Acordarom que dapedra com que stauom çarradas as portas e postigoos 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"[73].

Alguns comentários a esta decisão.

- Em primeiro lugar, o facto de se lançar a obra pouco tempo depois do momento culminante de uma grave crise que se fez sentir no reino. Note-se que o projecto é aprovado cerca de um mês depois da batalha de Alfarrobeira. Ou seja, parece que a cidade estava à espera de uma definição da situação política do reino[74] para prosseguir projectos de alguma envergadura, directamente relacionados com a sua vocação comercial e marítima. De qualquer forma, podemo-nos interrogar se a conjuntura política teria essa influência determinante no lançamento de obras públicas municipais.
- Em seguida, o facto, decorrente do anterior, de se aproveitar a 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 devido à partida de grande número de gente para integrar as hostes militares e as armadas. À pedra das portas e postigos, juntou-se a do mosteiro de Santa Clara que, na altura, deveria ter obras em curso[75].
- Em terceiro lugar, as receitas. Os dinheiros para a obra sairiam das coimas da almotaçaria e "de outras" até o cais estar terminado. Além disso, parece que seriam também aplicados dinheiros gerados em algumas operações na Flandres embora, como disse, o documento pareça confuso nesse aspecto particular.
- Em quarto lugar, e este facto inaugura uma prática que será seguida futuramente dando, por outro lado, uma indicação muito concreta sobre o

---

[73] Esta última passagem é de difícil interpretação.

[74] 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.

[75] Ou então, e isso é plausível, as freiras aproveitavam a pedra abundante no penhasco onde ergueram a sua casa, comercializando-a.

papel da Câmara na execução destes projectos: o acompanhamento da obra ficava a cargo de um dos "homens da governança", Estácio Lourenço, que teria a incumbência de gerir os dinheiros, pagar os salários e controlar o progresso da obra.

- Finalmente, a localização. Das indicações fornecidas depreende-se que o primeiro grande cais da urbe foi edificado a jusante da Ribeira, próximo da alfândega e do terreiro adjacente, justificando-se a sua construção pelo movimento mais intenso de navios aí realizado. Por indicações posteriores, será possível admitir que esta secção correria paralela à rua da Fonte d'Ourina e a parte da rua da Reboleira, nome pelo qual este cais será também chamado, embora esta secção mais a jusante talvez só tenha sido concluída na segunda metade do século XVI.

Apesar de a documentação sobre o assunto não abundar, talvez seja de aceitar o facto de que os esforços desenvolvidos nesta altura tenham sido bem sucedidos. Isto porque as notícias subsequentes sobre obras no cais ribeirinho, salvo excepções que assinalarei, dizem respeito aos trabalhos executados no troço entre a Ribeira e os Guindais. Vejamos alguns casos mais significativos.

Entre Fevereiro e Abril de 1525, este projecto esteve na ordem do dia. Melhor: voltou a estar na ordem do dia pois há menções ao facto de a obra se ter iniciado anteriormente e, por motivos não indicados, ter ficado parada. No dia 20 de Fevereiro, uma primeira deliberação sobre o assunto: "Acordarom que seria grande nobrecimento desta cidade que se fezesse 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"[76].

No dia 25 de Fevereiro, determinava-se o seguinte: que o rendimento das boticas existentes 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". Ou seja, o cais funciona também como um importante factor de estruturação viária e de ordenamento do espaço ribeirinho.

---

[76] AHMP – *Vereações*, liv. 10, fl. 159v.

Para acompanhar os trabalhos, a Câmara nomeou Jácome Ribeiro e João Mendes de Carvalho com um escrivão encarregado de assentar tudo o que fosse preciso, sobretudo as entregas de dinheiro das citadas 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 constantes menções a obras neste cais, quase se podia dizer que o tesoureiro nunca mais teve preocupações com este dinheiro pois ele não voltaria, tão cedo, a integrar os activos financeiros do município.

Sobre esta obra há outras três informações importantes: 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 Castilho, que sobre ele terão dado parecer em 18 de Março aconselhando que tudo se fizesse como estava determinado e avaliando o lanço. Este arquitecto achava que tudo deveria ser feito "por jornais, que era mais proveitoso"[77]. Em segundo lugar, a técnica empregada: este lanço, que se estenderia até ao Laranjo[78], seria em estacada, provavelmente de madeira resistente, de vários tipos, como aconteceu noutras iniciativas semelhantes, e alicerçada com grandes quantidades de ferro e pedra.

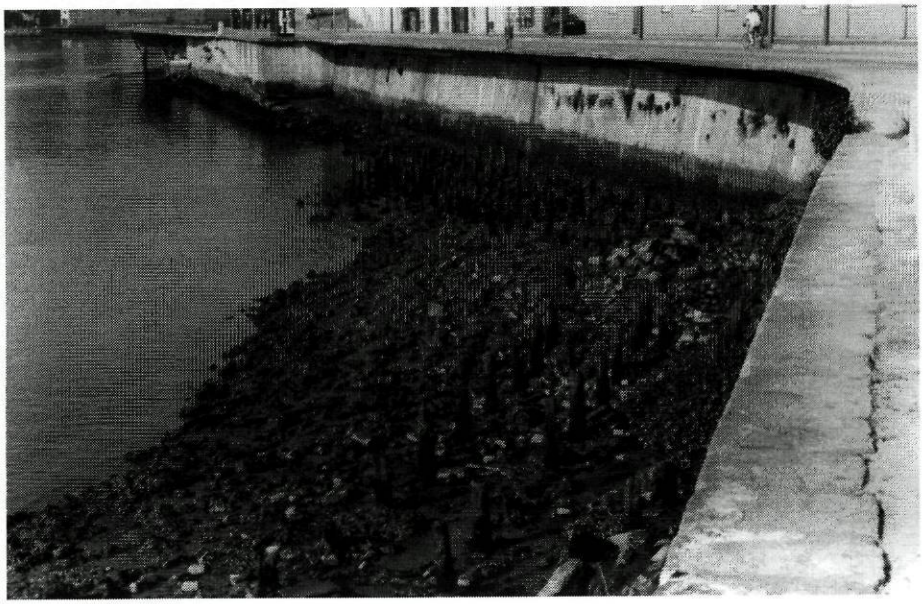


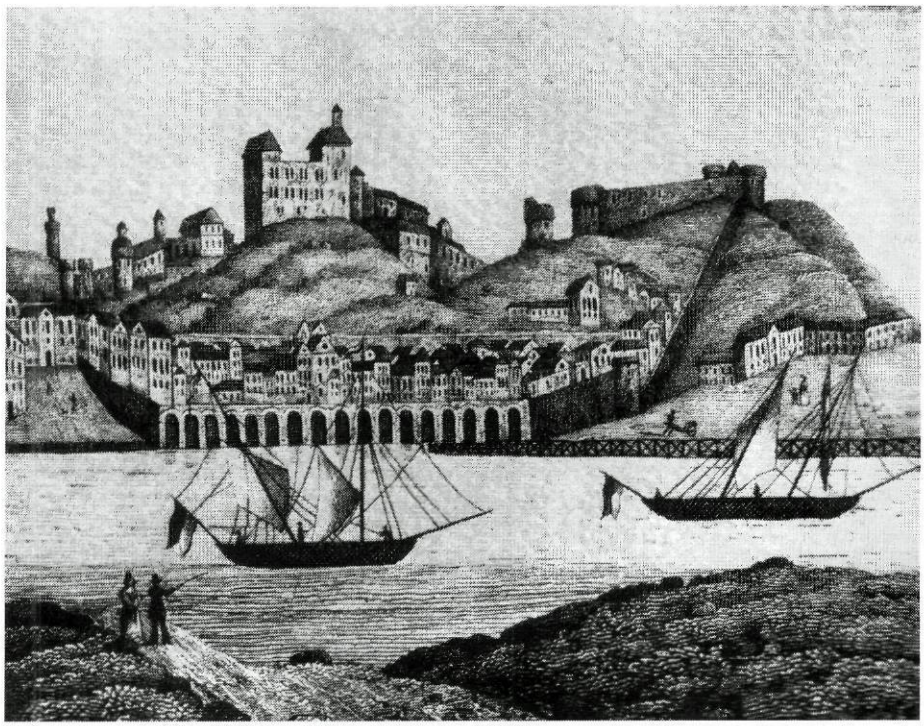
Foto 5 – Estacaria em Monchique

Esta solução, tal como já sabemos, foi empregada com regularidade, como se percebeu pelas fotos anteriores e pela gravura seguinte.

---

[77] AHMP – *Vereações*, liv. 10, fl. 165.

[78] Tratava-se de uma casa-torre existente na esquina oriental da muralha servindo como edifício de controlo fiscal. Falarei mais um pouco dela à frente.



Gravura 5 – Estacaria junto ao cais da cidade

Em terceiro, e último, lugar, os custos, como se disse suportados por uma finta, solução recorrente em diversas obras públicas neste período, e pelos 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[79].

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. No dia 3 de Dezembro a Câmara viu-se forçada a tomar uma posição de força e, sob certas penas, determinou que todos sem excepção pagariam[80]. Com o Inverno à porta, o adiamento dos trabalhos era inevitável. As lacunas documentais, no entanto, não nos permitem saber isso com certeza. Entre 1525 e 1533 não há livros de actas[81] e torna-se, portanto, impossível acompanharmos o desenvolvimento do projecto.

Só voltamos a entrar em contacto com ele em 1539. No dia 13 de Agosto desse ano, o escrivão da Câmara 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

---

[79] AHMP – *Vereações*, liv. 10, respectivamente, fls. 227v e 159v.
[80] Notícias sobre a finta em AHMP – *Vereações*, liv. 10, fls. 227v (esta relativa à porta da Ribeira), 236v (porta e muro do cais da Ribeira), 240 (porta e muro).
[81] Nem de actas nem de contas do concelho.

feira dia de camara". A empreitada conhecia então um novo fôlego. No dia 27 desse mês nova falta dos vereadores, pelo mesmo motivo, e mais um pormenor sobre o progresso da obra: estava, nessa altura, "ao cabo da Lada". E é provável que a peritagem do projecto estivesse 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[82]. Encontraremos este artista italiano a trabalhar noutro equipamento portuário do maior interesse: o farol da Foz.

A fragilidade deste tipo de projectos fica bem patente na quantidade de referências a trabalhos de reforma, que podem ser verificadas no quadro que publico em anexo, parecendo que, até finais 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 – por certo relacionados com esgotamento dos meios financeiros – a sua conclusão ficava normalmente adiada por muito tempo. A este problema podemos juntar-lhe ainda complicações derivadas de questões climatéricas e hidrográficas (recordemos as cheias). Em todo o caso: retrocessos constantes 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 prementes era a reforma do "Caes que está des a passagem da ribeira ate a casa do laranjo[83], 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"[84]. Tratava-se, como se pode perceber, de uma construção de grande envergadura, prolongando-se desde a muralha, e capaz de manter serventia em

---

[82] Creio ser importante reunir todos os dados sobre a presença deste e de outros artistas e das obras em curso durante a sua estadia no Porto, pois isso poderá ajudar a afinar cronologias e participação de cada um nas mesmas. Tal como acontece com Francesco de Cremona, também Diogo de Castilho é hipótese para um parecer sobre estas obras, uma vez que nesta altura ainda se encontrava na cidade, dirigindo os trabalhos do mosteiro da Serra do Pilar. Sobre este assunto ver 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.

[83] Ou seja, aquilo que durante muito tempo tentamos encontrar nas gravuras e fotografias do Porto antigo, a casa do Laranjo, deverá ter caído de vez nesta altura.

[84] *Corpus codicum...*, vol. IV, p. 33 (carta régia de 6 de Julho de 1542).

"marés vivas"[85], embora aqui estejamos perante um optimismo exagerado, adequado no entanto ao fim em vista: convencer o rei.

Importa reter uma ideia daquilo que ficou escrito no parágrafo anterior: a participação cada vez mais evidente do rei na viabilização destes projectos. Certamente, esta participação tem um peso mais evidente na componente financeira das iniciativas. No entanto, progressivamente, começava a desenvolver-se a noção do interesse público em relação com o interesse do estado. Ao poder central importava promover obras importantes para a vida local porque elas eram do seu próprio interesse e proveito. Financiar o desenvolvimento de um porto era criar mais-valias capazes de promover o desenvolvimento do tráfego e, consequentemente, gerar riqueza.

Enquadrando estas preocupações, temos o envio à cidade, em 1567, de Simão de Ruão, engenheiro qualificado, tendo como missão "tirar o sítio do porto", ver as obras em curso e avaliar o montante a despender "nas achegas" precisas para o "cais do rio"[86].

Os apontamentos do memorialista Francisco Dias sobre o cais, embora breves e pouco precisos, parecem referir-se ao cais da alfândega[87]. Importa comentá-los uma vez que se trata do testemunho de alguém que tomou parte nas decisões administrativas relativas à obra, discutida e relançada entre 1571 e 1577, e tinha opinião formada sobre a mesma. Faltam-nos, no entanto, elementos, 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 as objecções colocadas, uma parece ressaltar: a de que este cais (como, possivelmente 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. Por outro lado, complicaria as finanças da cidade e, informação importante, mas difícil de interpretar, seria prejudicial à outra margem[88]. Porque interessante a este assunto, aqui se transcreve o parecer integral de Francisco Dias sobre o mesmo: "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

---

[85] Recordem-se os efeitos das marés no Douro. Neste caso, talvez se trate, não propriamente disso mas sim dos períodos de cheias.

[86] *Corpus codicum...*, vol. IV, p. 101.

[87] Embora se fale em cais novo. Ampliação do já existente, substituição do molhe existente (que poderia ser rudimentar, por exemplo, em madeira)?

[88] Cortando artificialmente 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?

prouisão para se fazer o cais demos muitas Razões para se não auer de fazer isto por que se mandaua pagar do rendimento e cresimento das sisas E não se Efeituou e Eu sempre fuj muito contrario porque se hão dafogar muitas crianças E porque corre do muro sinquo ou seis fiadas E porque delle hade resultar mal a banda dalém E muitos Em conuenientes que daua que queira deus não serão nem acontesão"[89]. Mais adiante, precisa: "o cais nouo que se fez ao postigo chamado do cais. este cais se fez e comesou no anno de 1577"[90].

Na década de oitenta, voltamos a ouvir falar deste cais. 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 bem 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, celebrizado pela obra que deixou na Misericórdia. Este facto mostra-nos bem as debilidades dos recursos técnicos da construção civil, em particular da praticamente inexistente engenharia hidráulica, nestes tempos. O documento informa-nos também acerca de algumas características da obra: "que elle fora ver ho caes d'allfamdegua 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 arruinhados 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". Em face disto, requeria o seu conserto urgente "por que se nam vanhaom 'arrunhar *hos mais degraos 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*"[91].

Mas este cais não era o único a precisar de reforma. Também o cais da Ribeira, para o qual estavam projectadas obras desde Junho e no qual o mesmo Manuel Luís interviera, encontrava-se em muitos más condições, "esta muy deneficado e se vay ao chão e caydo", sendo necessário lançar uma empreitada "antes que se metese ho Inverno", sob pena de os danos se agravarem[92]. Continuava a dizer-se,

---

[89] DIAS, Licenciado Francisco – *Memórias quinhentistas 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.
[90] DIAS, Licenciado Francisco – *o. c.*, p. 113.
[91] AHMP – *Vereações*, liv. 26, fls. 351-352.
[92] AHMP – *Vereações*, liv. 25, fl. 326 e liv. 26, fl. 352.

sucessivamente, estar esta obra já começada e ser 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 substancialmente entre Fevereiro e Agosto de 1593[93]. Esta intervenção confirma, de certa forma, a importância dos investimentos do período filipino, determinantes em certos casos, e a consequente maior participação do poder central através do envio destes engenheiros como Amélia Polónia detecta em Vila do Conde.

Esta última etapa quinhentista da edificação do cais da Ribeira foi, como disse, decisiva. Pode 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 alguns anos num imenso estaleiro de construção civil[94]. Nesta verdadeira crónica breve da engenharia portuária portuense de finais de Quinhentos encontram-se registadas entregas de dinheiro consecutivas, quantias retiradas do crescimento das sisas e, especialmente, da imposição do vinho (desde há algum tempo constituído no principal financiador das obras públicas da cidade), os pagamentos da féria dos trabalhadores, as despesas efectuadas com a compra dos materiais, etc.

Este livro, merecedor de um tratamento muito mais aprofundado, encontra-se dividido em várias partes: receitas, despesas com salários ("título das férias"), despesas com as madeiras, compras de ferramenta e gastos com "coisas miúdas".

O custo da obra ascendeu a cerca de cinco milhões de reais, aplicados maioritariamente nos salários do pessoal e na aquisição de madeiras. 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

---

[93] No primeiro mês referido, 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.

[94] AHMP – *Obras públicas...*, citado na nota anterior. Está prevista a publicação desta fonte no âmbito do projecto *Hisportos*, já mencionado.

1594[95], 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 decorria de segunda a sexta-feira e a féria 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 determinados momentos mais ou menos longos, consoante a progressão da empresa e a necessária especialização requerida. Em permanência no estaleiro estavam pedreiros, pelo menos um ferreiro, cavouqueiros e trabalhadores. Além deles, embora não cumprindo todos os dias da semana, estava também um barqueiro. A estes juntavam-se, em dadas ocasiões, carpinteiros, serradores e calafates. O trabalho feminino também integrou o projecto, desempenhando as mulheres algumas tarefas, por exemplo participando na descarga das barcas de saibro ou na preparação de alguns materiais, acartando centenas de cântaros de água (todos contabilizados) "para amaçar a cal". As grandes diferenças registar-se-ão no número de operários ao serviço. Este vai sendo ampliado conforme a obra vai crescendo e consoante a necessidade de a acelerar.

Confirmando a prática habitual já aqui por mais de uma vez referida, as obras iniciaram-se no verão, arrancando em 31 de Julho de 1593[96]. Nesse dia, apresentaram-se ao serviço os seguintes pedreiros: Gregório Lourenço, mestre da obra, o mais bem pago, auferindo 180 reais por dia. São-lhe sempre contabilizados cinco dias de labuta semanal. Acompanhando-o estava João, seu criado, ganhando uma féria de 120 reais por dia, tantos quantos os restantes pedreiros: Brás Simões, João Monteiro, 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 igualmente entre os cinco e os três dias, eram quatro e venciam 60 reais por dia de trabalho. Não se sabe se em resultado de uma qualquer reivindicação laboral mas o certo é que, a partir da segunda semana

---

[95] Refira-se que em 5 de Julho de 1595 o encargo passou para Pantalião Rebelo, novo detentor desse lugar na nova estrutura governativa da urbe.

[96] Consegue-se mesmo ter uma ideia muito concreta da orgânica das coisas. No dia 28, sábado, a câmara reuniu com a presença de Baltasar de Araújo, o tesoureiro entregou-lhe 100 mil reais para as primeiras despesas e o livro das obras que foi aberto com a inscrição desta verba.

de trabalhos a féria destes homens 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"[97], fazer "camartéis"[98], "palanquas", isto é estacas, e "alavanquas". Em cada semana passavam pelas suas mãos cerca de 28 dúzias de picões, as ferramentas de pedreiros e cabouqueiros, usados 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.

Um barqueiro, Francisco António, era contratado ao dia – portanto, tal como disse, não era trabalhador permanente mas sim 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 irá crescer. 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 o número de pessoas envolvidas na obra. Com tanta gente a trabalhar no mesmo sítio, foi necessário improvisar instalações sanitárias, deslocadas para sítio mais conveniente conforme o avanço do empreendimento. No dia 2 de Outubro de 1595, com a obra já bem adiantada, foram gastos 50 reais num escopro "pera despregar a madeira da dalla"[99].

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

Os calafates, arrolados entre os oficiais do quadro dos estaleiros navais da cidade, são elementos a destacar. A sua acção é essencial. 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 tal era necessário ganhar espaço ao Douro o que se conseguia com a construção de diques provisórios, eventualmente 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.

---

[97] Ou seja, retocar as cunhas, constantemente utilizadas pelos pedreiros para talhar a pedra.
[98] O camartelo é a ferramenta característica do pedreiro, ou alvanel, agudo de um lado e redondo ou quadrado da outra banda.
[99] Por certo sendo deslocada para outro sítio; AHMP – *Obras públicas...*, citado, fl. 191.

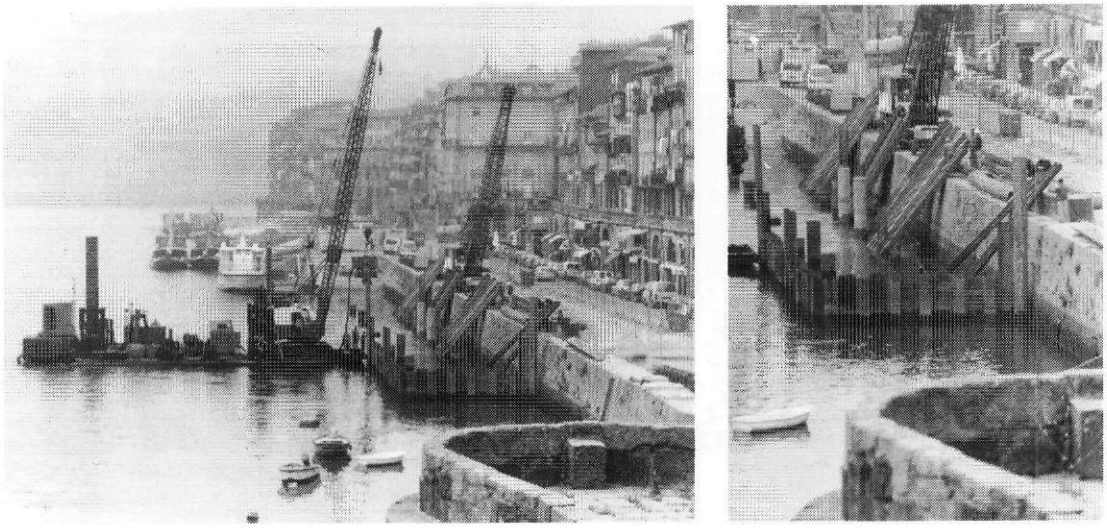


Foto 6 – Reconstituição actual das "escadas das padeiras"

Evidentemente que no verão, com o caudal diminuído, era mais fácil ganhar esse espaço. Depois, a acção destes mesteirais prossegue com a execução dos restantes trabalhos de revestimento requeridos, nos quais estes homens são especialistas. A título de curiosidade, refira-se que na confraria de S. Pedro de Miragaia, passava de administração em administração uma "receita" para se fazer betume para vedar os canos do chafariz, proveniente do saber destes mesteirais[100]. Presentes na obra do cais durante várias semanas a partir de 2 de Maio, e com outras aparições pontuais conforme as necessidades, os calafates auferem o mesmo salário dos carpinteiros.

Ao longo do tempo da empreitada, é também notória a importância dos barqueiros. Refiro-me aos contratados para apoio do transporte de materiais e não propriamente ao antes citado Francisco António o qual parece estar permanentemente junto ao cais, com as obras do paredão. Há ocasiões em que se encontram 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" (conforme se diz "a fazer um caminho à pedreira") e um incessante movimento em direcção a Riba Douro e a muitos outros pontos do rio a buscar madeira que era encaminhada até ao local de embarque no Douro em carros de bois, numa importante informação sobre as fontes de abastecimento de madeiras ao Porto em finais do século XVI[101].

---

[100] Na qual entravam quatro partes de tijolo vermelho, três de escória de ferro e uma de seixo branco". APSMP – *Livro 4*, fl. 1v [documento de meados do século XVI, com toda a probabilidade de 1550, da autoria do provedor Gonçalo Fernandes o Pigarro].

[101] Interessante também para a construção naval visto que pelo menos uma encomenda, de pinho da Flandres, é aviada por um carpinteiro da Ribeira, Gaspar Gonçalves o qual, para esse efeito, se deslocou a Aveiro. Destaque-se também o papel dos frades da Serra do Pilar

No início de Outubro de 1593 foi necessário renovar e fortalecer profundamente uma barca para carregar pedra sendo para o efeito contratados três carpinteiros de navios de Massarelos e dois calafates.

A madeira, como já foi dito, era porventura, o elemento mais importante da estrutura do cais. Encaminhada para junto do estaleiro, para a "fragua" (diz-se "dos homens que andavam na fragua"), era depois cortada pelos serradores e aparelhada pelos carpinteiros. Graças a este livro, contabilizamos toda a madeira usada na obra[102], sua qualidade e aplicações. Por exemplo, a madeira de amieiro para as "estacas da vala", nas quais também entrava pinho da Flandres; também se fizeram muitas estacas de sobro e traves de castanho, sendo o pinho nacional usado para escoras. Por fim, fala-se também em "madeira roliça", ou seja, postes afiançados para os alicerces da obra.

A meio da empreitada, foi também necessário acorrer ao cais da Alfândega. Este, que já sofrera uma importante remodelação em 1590, a cargo de Jerónimo Luís, filho do já citado Manuel Luís, "por ser um dos milhores hofeciaes da terra e o emtender"[103], volta a preocupar em Fevereiro de 1594. Assim, para além de serem deslocados alguns oficiais da obra da Ribeira, parte das receitas aplicadas neste projecto são desviadas para acorrer a essa emergência. Entre Fevereiro e Março desse ano, foram lançados naquele livro gastos de 22 605 reais efectuados no cais da Alfândega.

Em Outubro de 1595, como foi afirmado, a obra aproximava-se do seu termo. Mas ainda não estava concluída e era necessário acelerar os trabalhos. Assim, foi necessário fazer horas extraordinárias: nas despesas da semana de 2 a 7 desse mês, o encarregado da apontou a despesa de 20 reais "de candeas pera hũa noite que se trabalhou"[104].

Concretizada esta fase dos trabalhos, seria de esperar uma pausa nas referências a trabalhos no cais. Puro engano. Logo no início de 1597 abre-se uma nova fase do processo, com o lançamento a pregão das novas obras no cais e com debates sobre as propostas de vários pedreiros: Francisco João, Pantalião Brás, Gaspar Gonçalves e Gregório Lourenço. Qualquer um deles tinha experiência do assunto visto que, embora de modo diverso, num dado momento, haviam passado pela obra cujo desenvolvimento antes acompanhámos. Gaspar Gonçalves, por exemplo, esteve

---

como importantes fornecedores de madeira (fazem comércio dela, sobretudo de pinho), por certo proveniente dos seus domínios da Terra da Feira.

[102] Assim como as quantidades de picões em utilização, como vimos, cunhas de ferro e outras peças produzidas.

[103] AHMP – *Vereações*, liv. 29, fl. 81.

[104] AHMP – *Obras públicas...*, citado, fl. 191.

presente desde o primeiro dia. Gregório Lourenço dirigiu-a. E foi a proposta deste a vencedora. Mais uma vez a tónica do debate era sobre a forma de fazer o projecto: por jornal ou por empreitada. Optou-se pela primeira solução. Motivos: por ser mais barata e mais segura "por rezão da grande furia do rio cando leva agoa do monte"[105]. Quanto ao "concurso", motivado "pela nova ley que Sua Magestade ora fez"[106], parece obedecer a um "arranjo" bem conhecido no nosso tempo: aparecem sobre a mesa várias propostas e ganha a intermédia, precisamente a de Gregório Lourenço que, embora igual à de outro pedreiro, tinha a seu favor o facto de ele ser um homem com a Câmara tinha trabalhado durante, pelo menos, três anos e com quem, pelos vistos, se dera bem. E isso contava pois problemas já a edilidade os tinha tido com outros[107]. Não consta que tenha havido impugnação do concurso.

Uma parte do cais continuaria a ser em estacaria – portanto, 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[108].

---

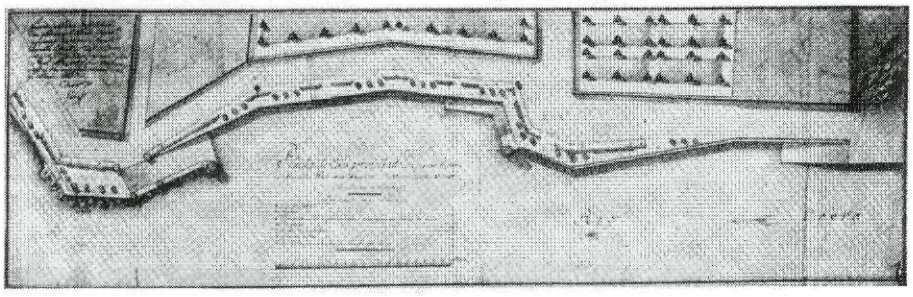
[105] Interpreto esta motivação pelo facto de, para além da evidência que é ter uma obra mais barata, a empreitada, com prazo e custo definidos, poder encarecer por eventuais paragens nos trabalhos, provocadas pelas cheias e invernias; por jornal, essa obra pararia, sem custos adicionais, sempre que fosse necessário.

[106] O que me leva a pensar que se tratava da continuação das obras antes analisadas e que precisavam de se adaptar ao novo quadro legal de obras públicas. Veja-se a nota seguinte.

[107] Com o nosso já conhecido Jerónimo Luís. 3 de Novembro de 1592: sentença contra Jerónimo Luís, pedreiro, morador no lugar 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. O que ele não fizera. E, precisamente por falta dela, caíram as casas de Diogo Ribeiro que morava em Miragaia. O pedreiro não quis ser chamado ao processo e a cidade teve que desembolsar uma quantia na ordem dos 32 mil reais para indemnizar o tanoeiro, 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, para as quais já tinha recebido o adiantamento de 35 mil reais. E ainda não as tinha acabado. AHMP – *Sentenças*, liv. 2, fl. 20-30v.

[108] O debate decorreu nestes termos: "Asento sobre a obra que a de correr do cais. Nesta camara [de 8 de Março de 1597] asemtarão [...] que porquãoto tinhão pratticado no mes de Fevereiro passado que a obra do caeis 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 comvem a segurança della por rezão da gramde furia do rio cando leva agoa do monte e lhes parecer que a braça da ditta obra feita de jornal seraa muito mais barata e 'obra mais segura e de mais firmeza asemtarão que a ditta 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 ditta 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 nesesario o do [*sic? por dinheiro?*] da dita emposição pera outras obras pubricas em

Quanto à concretização de equipamentos deste tipo, cais, molhes, linguetas e estruturas de amarração fixas nos restantes centros marítimos do Douro, até à foz, ela só terá conhecido algum progresso da segunda metade do século XVIII no âmbito da política de melhoramentos urbanos almadina coordenada, a este nível, pelo prestigiado engenheiro militar Reynaldo Oudinot. A título de exemplo, 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 – Passeyos.

C – Banqueta e Pilares para o assento e amarrações das entenas dos navios.

D – Parapeitos.

E – Linguetas projectadas.

F – Lingueta antiga.

G – Torrilhõens para abrandar as revessas das Agoas"[109].

Parte destes equipamentos setecentistas ainda hoje são visíveis (nmeadamente 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.

---

tal casso se pagasse do dinheiro dos crysimentos como se ate'qui pagou e que todas as ferias e despesas que se fezerem na dita obra sejão escrittas e feitas per mim Gaspar Collaço escripvão 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 oficiaes 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.

[109] AHMP – *Livro 1º de Plantas*, nº 177.



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

Concluindo: 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 será por acaso que, ainda durante os trabalhos de 1593-1597 os progressos da obra do cais foram acompanhados por detalhada regulamentação da 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 em função da construção da muralha, investiu na concepção e construção de um primeiro cais junto da Alfândega e, posteriormente 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[110]) secções não estiveram unidas, permanecendo, com importante função económica, a praia da Ribeira. As carências financeiras e tecnológicas em torno destes projectos, para além de terem implicado um relativo atraso na implantação deste tipo de equipamentos noutros espaços marítimos da cidade, estiveram na origem de paragens e constantes obras de reforma, fazendo deles um autêntico quebra-cabeças só resolvido nos finais do século XVIII[111].

13.2. As escadas

A edificação dos cais e a forma como foram concebidos possibilitaram o aparecimento de novas estruturas: as escadas. A funcionalidade por elas permitida

---

[110] Visto junto do Postigo da Areia, já referenciado, se concentrar boa parte do trânsito de barcas de Riba-Douro.

[111] Ver quadro de obras nos cais publicado em anexo neste mesmo volume.

levou ao seu aproveitamento imediato, constituindo-se como um dos elementos mais característicos do porto da cidade.

O cais, os cais, como seria de esperar, possibilitam novas formas de recebimento dos barcos e representam um atractivo para a navegação que demanda o Porto. Com toda a probabilidade, ajudaram a definir espaços de atracagem. Destinavam-se a todo o tipo de navegação, embora os "clientes" mais assíduos, responsáveis pela animação constante das escadas ribeirinhas, sejam as barcas da faina fluvial, agentes primeiros do abastecimento do burgo.

Trata-se de um movimento repartido por locais diferenciados, muito cedo identificados pelas transacções neles realizadas. As mais célebres escadas do Porto foram as dos Guindais[112], onde existia também uma lingueta, hoje submersa, onde era descarregada a carqueja e diversas mercadorias de Riba Douro, e as das Padeiras, onde aportavam as barcas com o pão de Avintes[113].



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

[112] Falo das escadas do cais o qual, como vimos antes, deverá ter chegado a esse sítio apenas no século XVI. Em frente delas erguia-se a escarpa do mesmo nome, normalizada com uma escadaria, ainda hoje existente, no século XIX.

[113] Localizavam-se mais próximo da Ribeira. Aproximadamente no lugar onde estavam fez-se recentemente uma escadaria que as pretende evocar, como se pode ver na foto 9.

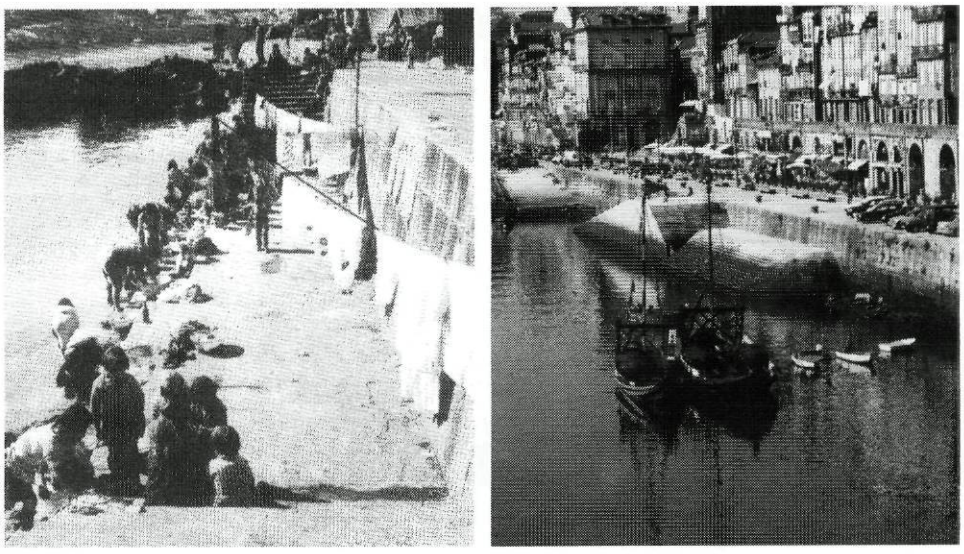


Foto 9 – Escadas das Padeiras (início do século XX e reconstituição)

13.3. As estruturas de amarração

Sem cais ou com eles, os barcos não dispensavam equipamentos de amarração. Apesar de muitos documentos falarem nos navios *ancorados* no rio Douro, pressupondo alguma distância relativamente à linha de margem, em regra as embarcações deveriam aproximar-se desta, sobretudo quando a corrente era mais forte, quando as estruturas existentes o aconselhavam (como acontece depois da edificação do cais) e quando o volume de carga o permitia. A mesma documentação, por outro lado, fala em navios "amarrados" aos muros da muralha ou aos penhascos existentes. Esses recursos de amarração seriam semelhantes àqueles ainda hoje visíveis num e noutro lado do rio, argolas de ferro cravadas nas pedras ou nas paredes da mulhada da cidade, onde se fixava o calabre mais grosso do navio, precisamente, 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, 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"[114].

Neste capítulo já tivemos oportunidade de ver como as embarcações se concentravam junto dos muros aí permanecendo amarradas enquanto estivessem à carga ou descarga na cidade.

É, aliás, a preocupação com os navios, com a necessidade de "acorrer aos navios que sse desamarrauam de noyte", e, como veremos mais à frente, a provocar acidentes mais ou menos graves, a justificar a entrega de chaves das entradas da cidade a alguns moradores das proximidades de cada uma[115].

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, previsivelmente, estariam cravadas estacas de ferro para esse efeito[116].

---

[114] *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.

[115] FERREIRA, J. A. Pinto – *"Vereaçoens"*..., citado, p. 43.

[116] Agradeço ao Dr. Manuel Real essa valiosa informação.

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

No quadro seguinte temos uma amostra dos locais onde os navios paravam no Douro em meados do século XVI.

Como se poderá observar, embora a concentração junto da cidade ou em Miragaia predominem, a ascensão e desenvolvimento de novos lugares marítimos "arrastava" as embarcações, paulatinamente, para jusante[117].

Modelo	Nome	Toneladas	Carga	Localização
Navio	N.Sª da Boa Viagem	-50t	Castanha	Postigo das Tábuas
Caravela	N.Sª 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)
Nau	Jesus	+50t	Vasilhame (tanoaria); 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; 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

[117] Não creio que haja relação entre a tonelagem da embarcação e o local de ancoragem pois o rio, no percurso entre a foz e a cidade tem profundidades que comportam qualquer uma das tonelagens indicadas – note-se que o maior navio, a nau *S. João*, de 170 toneladas, (embora esteja praticamente descarregado) está ancorado no cais junto aos muros da cidade.

Modelo	Nome	Toneladas	Carga	Localização
Nau	S. João	100t		Miragaia

* Riscado: "Postigo da Arrecadação"

** Mais concretamente, Postigo do Cais

*** Vinho para beberragem 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)

Quando as condições do rio fossem desfavoráveis, sobretudo por acção de fortes correntes, as amarras dos navios seriam reforçadas pelo sistema de *paixões*, recurso bem conhecido dos mareantes, "meios de segurança improvisados e de recurso feitos com âncoras enterradas nos pavimentos das ruas ribeirinhas"[118].

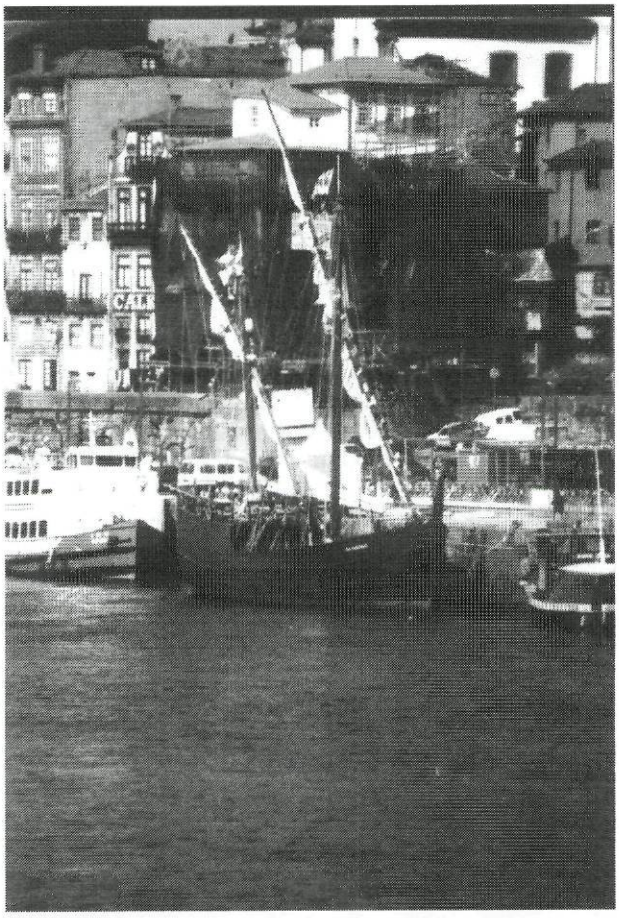


Foto 11 – A caravela Boa Esperança ancorada no Cais da Estiva

A amarração, como se disse, fazia-se em grande parte aproveitando o muro e em local de fácil acesso aos navios. Mas esta facilidade podia trazer problemas aos seus proprietários. Como afirmei em cima ocorreram alguns acidentes devido à

[118] 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.

demasiada proximidade dos barcos aos muros. No entanto, há outro tipo de transtornos a referir. Numa denúncia feita à Câmara em 1500, Álvaro Brandão e Diogo Domingues, moradores no Porto e proprietários de terras no Douro, apresentaram uma petição na qual diziam "que pera servyntia de seus lugares que cada huum tem em Riba de Doyro cada hum tem seu barco com cadeas e quando chegam a Ribeyra da dicta cydade os mandam fechar e *prender ao muro*". Eis mais uma prova da inexistência de cais à porta da Ribeira nesta altura. Ora, acontecia que "algũas pesoas 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". Os vereadores atenderam estas queixas e aprovaram uma postura segundo a qual "nenhũa pesoa nam seja tam ousada que defamasse nenhuum barco nem ho leve donde asy estever amarrado sem vontade e licença de seu dono", sob pena de pagar mil reais, metade para a cidade e a outra para quem o acusar. A título de curiosidade, e como exemplo de uma prática de divulgação de informações e determinações administrativas seguida no burgo, refira-se que este mandado foi pregado na porta da Ribeira[119].

Da cidade até à foz, nos povoados constituídos como centros de navegação, haveria estruturas semelhantes, nos locais mais adequados e que seriam, em certos casos, semelhantes às que se vêm 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"[120].

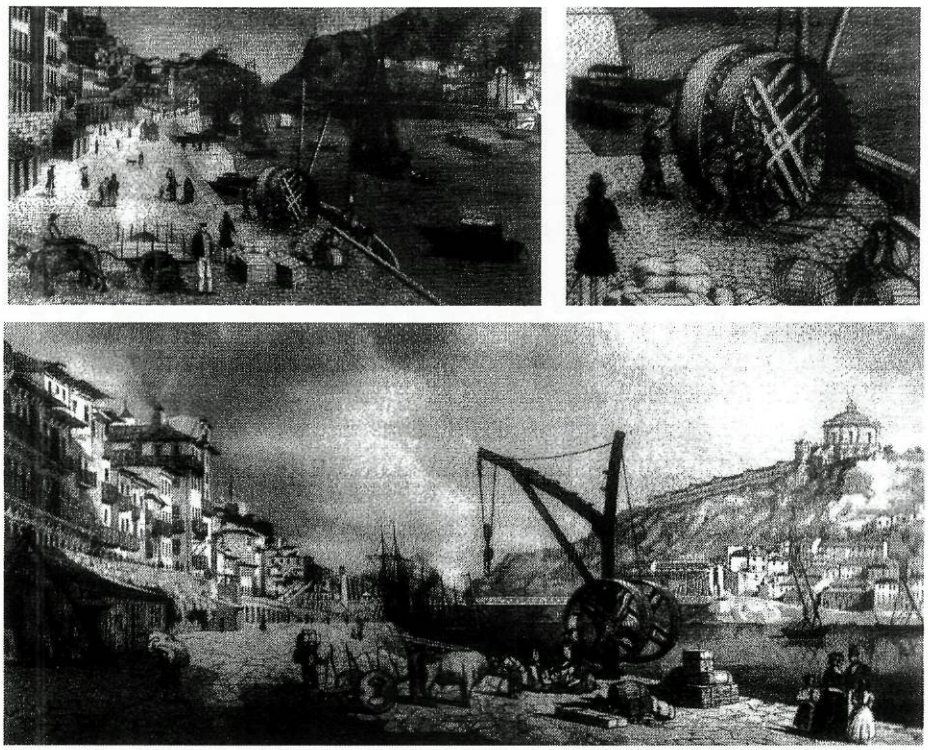
---

[119] AHMP – *Vereações*, liv. 7, fl. 44.

[120] Quando as condições melhorassem, o mestre comunicaria a partida ao guarda de S. João da Foz. AHMP – *Vereações*, liv. 15, fls. 74v-75.

13.4. Guindastes

Não temos muitos elementos sobre este tipo de equipamentos. Já vimos como era normal dizimar os navios na praia, e essa mesma informação leva-nos a pensar no importante papel das pranchas na carga e descarga das embarcações. Mas sabemos que nem todas as mercadorias eram levadas para a praia. Havendo cais, de certeza se improvisariam engenhos para guindar os volumes menos maneáveis como os que podemos ver reproduzidos abaixo e cujo princípio, nomeadamente na força de trabalho exigida, eram semelhantes a outros conhecidos nos centros portuários europeus desde a Idade Média.



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

Falarei noutro ponto deste trabalho de um guindaste, uma espécie de funda, em couro, usada no século XV para carregar cavalos em alturas de preparação de armadas. No restante, a documentação é omissa quanto a outros engenhos que, no entanto, existiriam, como as chamadas *cábreas*, simples estruturas de madeira às quais eram adicionadas roldanas, e eram usadas para elevar alguns volumes.

Salvo casos excepcionais (como o grande guindaste do porto de Bruges na Idade Média e o de Antuérpia no século XVI) os portos, de uma forma geral, não disponibilizariam muitas estruturas do género. Esse facto é-nos indirectamente transmitido pelas cartas de fretamento, as quais prevêem, em inúmeras ocasiões, a

participação do mestre e da tripulação na carga e descarga do navio, usando os batéis de bordo[121].

No entanto, esta situação devia ser diferente em situações concretas, sobretudo relacionadas com o tráfego fluvial. Já aqui foi referido que parte das barcas de Riba-Douro parava junto aos Guindais. Ora, o termo, significa *guindar, erguer*, as mercadorias dos navios que depois seriam levadas pela escarpa acima por mulheres e carrejões, visto não existirem ainda as escadarias dos Guindais e do Codeçal que hoje conhecemos e que conduzem à parte alta da cidade ribeirinha. A tradição refere que, por iniciativa do bispo da cidade, no século XIII, foi aí colocado um guindaste para esse efeito[122]. Praticamente em frente, na margem esquerda, o mesmo topónimo é utilizado relativamente à escarpa íngreme aí existente. Creio que isso se deve a uma situação semelhante à vivida no lado do Porto, embora por outros motivos: a existência de um guindaste, não tanto para retirar mercadorias dos barcos mas sim em função de uma utilização no âmbito da construção, a saber, a colocação de mastros, de que ainda falarei.

13.5. Sanitários

Tão importantes para todos quantos frequentassem a praça da Ribeira como para os utentes do cais eram as instalações sanitárias, as *privadas* ou *necessárias*. Seriam simples cabinas em madeira, cobertas de telha ou colmo, possivelmente localizadas ainda dentro dos muros, junto a eles ou por cima deles. Os dejectos seriam escoados para o rio. Constituíam, ao mesmo tempo, um problema para a salubridade pública e 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 malfejtores", a Câmara decide removê-las, guardando-se para outras aplicações "a madeira e telha e pregadura". No entanto, a sua importância implica 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 pertençentes e proueytosas no dito logo"[123].

---

[121] Tornados, assim, peças essenciais no equipamento do navio. A falta de equipamentos portuários, neste sentido, parece mais nítida no espaço comercial do mundo ultramarino português, salvo algumas excepções conhecidas, como a dos cabrestantes do porto do Funchal, usados, no entanto, principalmente para tirar os navios em terra. Voltarei a falar deles.

[122] Sobre este assunto ver SILVA, Germano – *O elevador dos Guindais*. Porto: Casa da Música, 2003, p. 23.

[123] FERREIRA, J. A. Pinto – *"Vereaçoens"*..., citado, repsectivamente, p. 25, 73-74.

Depois desta data, voltamos a ouvir falar delas em distintas ocasiões. E terão sido, mesmo, ampliadas. Em 1443 manda-se arranjar "as priuadas darrybeira *e as outras domuro*"[124]. Em 1480, ano de cheia do Douro, a nau de João Pires, já nossa conhecida, desamarrou-se do muro e, para além de destruir parte dele, derribou as "necesaryas que nelle estavom". O mestre foi obrigado a arcar com as custas do conserto dos danos[125].

Já em pleno século XVI, há notícias sobre outros serviços de manutenção, para os quais foram contratados carpinteiros da cidade[126].

13.6. Informações

Já insisti no facto de a Ribeira e a sua zona envolvente se terem transformado no grande centro comercial da cidade. O acréscimo de movimento sentido no século XVI, levou os responsáveis do burgo a providenciar informação útil para os utentes do sítio. Essa medida, que, inclusivamente nos conduz perante o importante tema dos níveis de alfabetização desta época, consiste na colocação, na zona da passagem, de uma tabuleta com os preços devidos pela passagem em barcas[127] 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 tavoa e organell que mandamos por na praça da Ribeira por sabeer cada hum o que ha de pagar de passagem e portagem*[128]. Ora, esta decisão do município só tem sentido se houvesse quem lesse aquilo que era afixado, podendo por seu turno transmiti-lo a quem não o conseguisse fazer[129].

---

[124] Idem – *o. c.*, p. 287.

[125] AHMP – *Vereações*, liv. 4, fl. 110 (documento de 8 de Março).

[126] Em 1537, aponta-se a despesa de 1 300 reais com um carpinteiro que arranjou a necessária "d'a par do cais"; AHMP – *Vereações*, liv. 13, fl. 309v.

[127] Como em todos os rios nacionais, as barcas de passagem asseguravam as ligações fundamentais entre as duas margens do Douro, com estações nos pontos mais dinâmicos e/ou mais adequados. Recorde-se que, nesta altura, o rio não tinha pontes, nem sequer de barcas. O episódio narrado por Fernão Lopes, relativo à construção de uma ponte de barcas no Douro, aquando da passagem 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", foi solução militar de recurso e provisória (a tradição refere igual construção para franquer o passo das tropas de Almançor no ano de 987) só se voltando a ouvir falar dela no final do século XVIII. Sobre o episódio da construção da ponte das barcas fernandina ver LOPES, Fernão – *Crónica de D. Fernando*, cap. XXXV. Porto: Livraria Civilização, 1986, p. 95.

[128] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, fl. 87. Como noutros casos anteriores e em diversos que se seguirão, o sublinhado é meu.

[129] O mesmo acontecia, como já vimos no caso dos barcos desamarrados de noite em 1500, com as decisões pregadas nas portas principais da cidade, e das igrejas, depois de

13.7. Estruturas de acolhimento

Uma cidade portuária, aberta ao tráfego internacional, deve estar preparada para receber gentes de fora. Criar este tipo de estruturas é fomentar mais-valias, é investir em pólos de atracção aos mercadores de fora e, com isso, impulsionar o comércio. Durante muito tempo, não haveria muito por onde escolher. A parte da tripulação dos navios que ficaria em terra durante a estadia repartir-se-ia por hospitais/asilos, instituições, como se sabe, abertas parcial ou totalmente ao acolhimento de viajantes, casas de particulares com quem mantivessem relações comerciais há muito e estalagens, de preferência localizadas perto do porto. Relativamente 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, estantes na cidade, nos primeiros anos de Quinhentos, assunto sobre o qual me alongarei noutra parte deste capítulo. Por outro lado, próximo do centro ribeirinho da cidade, 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[130], onde estanciavam alguns mareantes de fora, em especial quando necessitavam de cuidados de saúde[131]. Ficar em casa de amigos, correspondentes ou feitores era prática conhecida desde Quatrocentos, mas essencialmente desenvolvida em tempos posteriores, quando a fixação de colónias de mercadores estrangeiros se tornou um facto. A título de exemplo, cite-se o caso de um mercador francês, cujo nome desconhecemos, estante em casa de Simão de Sousa, chamado *o Biscainho*, em 1578[132]. Em parte por estas razões, e noutra parte por motivos de ordem militar (acolhimento de parte das 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, onde deveriam ser feitos "boons estaos pera estrangeiros e outros, e boas pessoas que a ditta cidade vem pêra poderem em elles poussar"[133].

Entre as estalagens existentes no Porto do século XVI, duas delas, pela sua localização, estariam mais aptas a receber gentes de mar: a estalagem da Lada,

---

apregoadas. Há, entre as folhas dos livros de Vereações do Porto, alguns destes avisos, onde se notam, inclusivamente, os furos dos pregos nos cantos da folha, e que depois de retirados foram aproveitados para compor a acta do livro, dispensando-se a cópia do acordo ou do aviso em questão.

[130] Não sei se este hospital deverá ser também identificado com o velho hospital da Ramalha, fundado por Catarina (ou, segundo alguns autores, Clara) Anes Ramalha em data desconhecida no século XIV.

[131] Como é sabido, não é esta a função determinante de um hospital medievo. O significado da palavra, essencialmente, é o de asilo, local de recolhimento permanente ou, como também era usual, temporário, por alguns dias, conforme à piedade cristã do tempo.

[132] ADP – *Cabido*, liv. 108, fl. 86.

[133] AHMP – *Livro A*, fls. 137-137v.

com foro pago à Câmara, e a dos "cobertos" da Ribeira, esta última talvez identificada com os *estaus* mandados fazer por D. Afonso V.

Os estaus, como as tabernas, as mancebias, os adros de algumas igrejas, mosteiros e alpendres, bem como o próprio cais, são lugares de encontro, de convivialidade da população marítima em trabalho na cidade, em escala das suas viagens. Trata-se de sítios onde se encontram os interessados na sua actividade, onde se encontram negociantes locais ou estrangeiros, procuradores, feitores, correspondentes. São locais animados de reunião onde se misturam línguas, se trocam experiências e informações, onde se planeiam transacções onde, em suma, se faz comércio[134].

13.8. Despacho mercantil

A estruturação da zona ribeirinha em função do comércio, incrementada desde o século XIV, teve como componente de grande significado a criação de uma série de edifícios públicos e semi-públicos, destinados ao melhor aviamento do trato marítimo. Já aqui referi a criação do armazém régio, a futura alfândega, obra em curso desde 1325. Também mencionei a intenção do município, de meados do século XV, em estabelecer a "loja do peso" da cidade num armazém anteriormente adstrito ao serviço das taracenas régias, próximo da rua da Reboleira, ali bem perto do cais entretanto consolidado. Os mercadores vindo 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 pesar essas mesmas mercadorias e saber o preço por que seriam vendidas. 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"[135]. A casa do peso permanecerá como uma estrutura activa, sendo referida constantemente nos séculos XV e XVI[136].

Anterior a qualquer um destes espaços, devemos mencionar a existência da ermida de S. Nicolau, onde se postava o mordomo da Igreja, com funções de fiscalização dos navios. Porque, mais do que propriamente estruturas estes são, acima de tudo, serviços disponíveis no espaço portuário, também falarei deles com mais algum pormenor noutro ponto desta dissertação.

---

[134] Sobre este assunto ver 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.
[135] AHMP – *Vereações*, liv. 4, fl. 179.
[136] Um único exemplo: 1571, "logea do peso, ao Cais", na Reboleira.

13. 9. Apoio aos navios

Do principal serviço de apoio às embarcações, os estaleiros, preparados para efectuar qualquer conserto requerido por quantos demandavam o Douro, tratarei noutro local. O mesmo acontecerá com a evolução das duas cordoarias conhecidas na cidade neste período, assunto ao qual dedicarei capítulo autónomo. Por agora, falarei apenas, brevemente, noutro tipo de estruturas.

A preparação de expedições marítimas implicava o abastecimento dos navios. Implicava, por exemplo, o abastecimento de água. Havia, perto da cidade, da outra banda do rio, um local de aguada: 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[137]. Não sabemos se os navios se deslocavam até perto deste local para meter a água ou se esta era transportada em batéis até aos barcos. Qualquer uma delas é hipótese a ter em conta. Na enseada aí formada, havia profundidade suficiente para comportar navios 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 de barcos já estava, há algum tempo, afastada das redondezas da urbe.

A salga das carnes, essenciais para a ração dos tripulantes, assim como o biscoito, outro alimento básico da dieta dos mareantes, eram preparados em Vila Nova, nos armazéns onde se chegaram a guardar as galés do rei durante as invernadas, como também teremos oportunidade de verificar, no século XVI equipados para servirem de matadouro e forno de pão, com grande ligação à organização das armadas régias, e cuja actividade era suportada pelos moradores do termo da cidade.

Da mesma forma, e como elemento complementar da actividade comercial marcante na fisionomia do espaço ribeirinho, existiam complexos de armazéns destinados a guardar as mercadorias, convenientemente situados próximo dos núcleos de maior

---

[137] Esta função é 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" – breve do núncio 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 do Porto indica a necessidade de o local e fonte estarem como estão pois a esse sítio acorriam muitos "batees que ahi vão a tomar agoa". AHMP – *Vereações*, liv. 19, fl. 20v. Há coincidência entre os locais de aparelhagem dos navios e as fontes existentes, 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". Ver *Monumenta Henricina*, vol. VIII, p. 48.

actividade marítima. O investimento nos armazéns decorre da evolução acentuada do comércio marítimo internacional, em curva ascendente desde o século XIV. Durante o processo de implantação de edifícios de controlo régio na zona ribeirinha, considera-se como essencial a criação destes espaços de armazenagem pois, na maior parte das vezes, quando vinham os fardos de carga "nom auia onde os descarregar ante os descarregauam nos moesteijros"[138]. Os mais documentados nos séculos XV e XVI 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[139].

O armazém é estrutura essencial nos portos. A sua multiplicação é sinónima de movimento intenso. Em 1537, altura em que o ritmo comercial da urbe parece estar em franca recuperação, as vereações do Porto dão notícia de uma zona ribeirinha superlotada, necessitada urgentemente de espaços de armazenamento para guardar as mercadorias que se amontoavam pelas ruas, de navios que tinham deixado de vir à cidade por esses motivos, assistindo-se a tentativas de revitalização dos espaços para as cargas existentes na rua de S. Miguel na qual se pretendiam reinstalar os mercadores cristãos-novos[140]. O armazém, dizia-se, é essencial no porto e sinónimo de movimento intenso. De abastecimento da cidade primeiro, e de entreposto de onde saem para os revendedores ou para os navios depois. Os pontos de concentração referidos demonstram uma profunda aproximação ao rio, ou seja, aos lugares mais sensíveis da carga e descarga. Portanto, desde muito cedo, ao seu nível, o Porto integra-se num processo desenvolvido (por vezes, até, mais tardiamente) noutros centros dinâmicos da economia europeia: usa-se o armazém como entreposto combinando-se, no mesmo espaço, funções de simples depósito de géneros e de abastecimento (como os cereais e, de certa forma, o sal e os vinhos) com funções de prática mercantil acolhendo, temporariamente, os produtos que o grande mercador vende ao retalhista ou exporta, tal como os sumagres, os açúcares e, em menor parte (por enquanto), os vinhos[141].

---

[138] *Corpus codicum...*, citado, vol. II, p. 13-15, 22-26. Voltarei a referir-me a este documento.

[139] 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. Os sucessores destes armazéns, edificados ainda no tempo da Companhia pombalina, ainda existem neste lugar. Significativamente, estão instalados na rua dos Armazéns.

[140] AHMP – *Vereações*, liv. 13, fls. 70-72v. Este caso é referido, entre outros, 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"*) ..., citado, p. 216.

[141] Sobre a importância e evolução do armazém, visto como estrutura económica de grande significado, ver 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.

Os documentos registam também, em múltiplas ocasiões, a requisição ou aluguer de barcas e batéis para os serviços de carga e descarga, bem como auxiliares de determinados empreendimentos, como já vimos acontecer no cais da Ribeira, 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 equipamento da maior importância no âmbito da estrutura portuária da cidade: a franquia. Nem todos os navios em trânsito pela "costa de mar" vizinha pretendiam demandar o Porto. No entanto, 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 portuárias da terra[142]. O que nem sempre aconteceu, como se verá. Tal como o seu nome indica, tratava-se, no fundo, de um "porto franco", local de "refresco" utilizado pelos navios surpreendidos por tempestades violentas ou a precisar de mantimentos e de alguma reparação de urgência para poderem prosseguir viagem. Ou para sondarem o mercado e encetar negócios não previstos inicialmente como acontecerá com alguns navios carregados de cereais os quais, depois de entrarem na franquia do Porto contratam com as autoridades locais a descarga 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 diversas gravuras dos séculos XVIII e XIX. Curiosamente, e trata-se de uma informação eloquente sobre o estatuto de porto franco deste local, numa sentença de 1526 sobre o apresamento, pela cidade, da carga de um navio de cereais estante na franquia à espera de tempo favorável para ir a Aveiro (ou a Lisboa), esta estrutura, pela sua natureza, era entendida como estando apartada do rio. Este navio, como se diz, foi retirado da franquia pelos oficiais do burgo, que "o fezeram *entrar dentro no ryo*" e o não quiseram deixar mais sair[143].

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

---

[142] Mais uma vez recorro ao exemplo de Viana onde, à entrada do porto, existia estrutura semelhante desde, pelo menos, o reinado de D. João I. MOREIRA, Manuel António Fernandes – *O porto de Viana*..., citado, p. 49-50.

[143] AHMP – *Sentenças*, liv. 1, fl. 266v.

entende queremo 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"[144]. Em 1487, respectivamente nos dias 25 de Agosto e 1 de Outubro, duas caravelas provenientes dos Açores com trigo, estantes na franquia, pedem facilidades ("que lhes fezessem algum favor") à cidade para aqui venderem o trigo[145]. Durante o século XVI ocorreram, por diversas vezes, casos idênticos a estes. 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, carreto e alojamento dos cereais; este pedido foi atendido parcialmente pelo município, sendo decidido descontar-lhes o dinheiro correspondente ao aluguer dos armazéns[146]. Nesta mesma centúria, e com isto termino 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 em demanda do Porto, era a sinalização da barra. Sublinhe-se: da difícil barra do Douro.

Sem pretender entrar numa dissertação acerca dos recursos técnicos ao dispor da marinha, mercante ou militar, devemos ter em consideração o facto de existirem duas formas de orientação de um navio e de definição da singradura: as *balizas*, na água, assinalando um canal navegável definido previamente, e as *marcas*, de orientação, postadas fora de água.

Para o caso presente, interessam-nos mais estas últimas. As marcas são usadas para designar aquilo que em gíria marítima se chama o *enfiamento*. São sempre

---

[144] TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 36.

[145] 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, nestes casos, eram normalmente: descarga e alojamento da mercadoria à custa da cidade e "falàrem aos oficiais do rei [ou seja, da alfândega] que lhes fizessem hũa boa avença". AHMP – *Vereações*, liv. 5, fls. 150, 155.

[146] AHMP – *Vereações*, liv. 21, fl. 25.

necessárias, pelo menos, duas. Quando avistadas, o piloto deve apontar-lhes a proa até todos os elementos, proa e marcas, ficarem alinhados. Portanto, para isso acontecer, as marcas devem estar postadas em planos diferentes. Depois de feito este alinhamento e dando o piloto ou navegador um pequeno desconto, em face das correntes que se fazem sentir, está determinado o percurso a seguir com o qual se evitam baixios, recifes e outros obstáculos, obtendo-se, assim, um rumo seguro. Como seria de esperar, estes elementos são extremamente úteis em entradas de barras, e o piloto experimentado facilmente os descobre. Por outro lado, e em contrapartida, o referido desconto, da responsabilidade do piloto, resulta, normalmente, da prática da navegação (que conta muito) e do seu conhecimento do meio ambiente a enfrentar. Por isso, porque nem sempre estas condições estão reunidas – especialmente quando se navega em lugares estranhos – é essencial o recurso/trabalho dos pilotos locais para "meter dentro" e "botar fora" os navios[147].

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 postada em algum sítio do rio, num rochedo dos muitos existentes algures próximo da barra, a hipótese mais provável, ou na margem[148].

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[149] até à última referência, já relacionada com a edificação

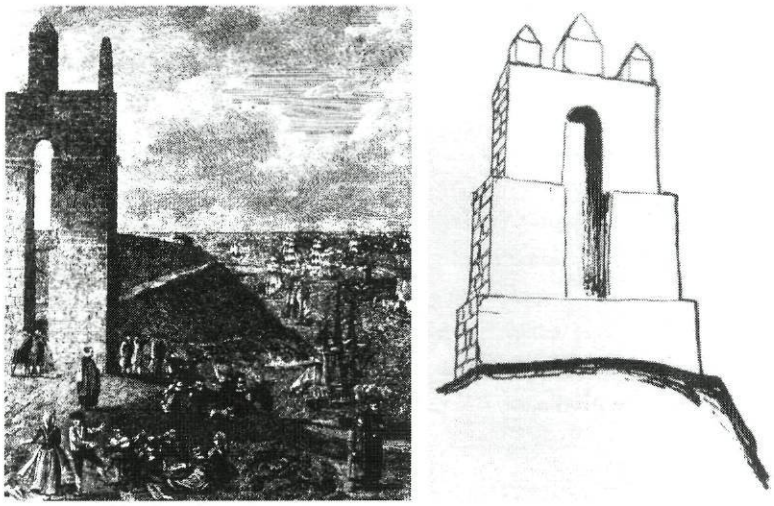
---

[147] Agradeço ao Dr. Eduardo Catita, oficial da marinha mercante, os esclarecimentos que me prestou sobre estas e outras matérias.

[148] 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.

[149] Na qual se refere que o problema é anterior a esta data. E teve, de imediato, projecto desenhado: diz a carta régia que Jerónimo Brandão, contador do almoxarifado do Porto "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 pareçeo 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 seria preciso calcular o número de homens para nela trabalhar, 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 pareçer 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

daquela que se chamará *Torre da Marca*[150], em 22 de Agosto de 1542. Danificado em 1530, estonado em 1533, estalado em 1535 e seco em 1537, o pinheiro, que alguns autores consideram ter sido vandalizado a coberto da noite[151], foi objecto de diversas 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 alguns navegantes), até à edificação de uma mira em pedraria, no ano de 1542, visível em diversas gravuras da cidade, e destruída durante o Cerco do Porto (1833).



Gravura 8 – A Torre da Marca

Percorrer a documentação existente sobre este assunto, é acompanhar uma faceta da modernização das instalações portuárias da cidade e, ao mesmo tempo, verificar as dificuldades surgidas na execução deste tipo de 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 da cidade. É a Câmara, de certa forma, a cumprir um certo número de funções que resultam numa melhoria de condições para o trabalho dos agentes mercantis, os directamente interessados neles, elementos que, no século XVI, já se não identificam tão linearmente como antes com o grupo dirigente[152]. Ou seja, a questão

---

vede se está assi bem E se sendo feito da maneira que Vai debuxado pode aproueitar na dita marqua". *Corpus codicum...*, citado, vol. IV, p. 232.

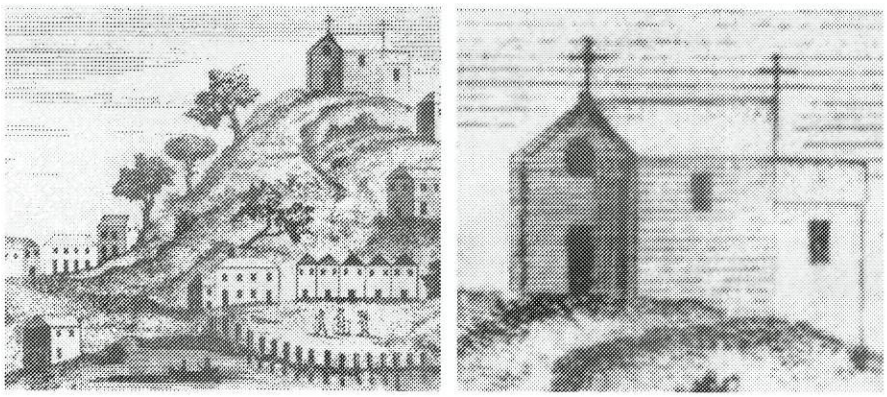
[150] Que não deve ser confundida com a torre medieval dos Pedro do Sem (como tantas vezes acontece), a qual ainda pode ser vista em frente à entrada do Palácio de Cristal.

[151] 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.

[152] Temática a desenvolver noutro capítulo. Veremos como, nesta altura, o tempo era de dificuldades comerciais (isso mesmo fica patente num dos documentos que compõe a lista apresentada) e de reorientação da economia marítima da cidade, acompanhada da formação de um novo grupo de mercadores que, nesta altura, ainda não atingira todo o grau de consolidação necessário para aparecer com a força que viria a demonstrar a partir de meados da centúria.

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 hmens do mar conheciam-nas bam. Conheciam o toque dos sinos das igrejas costeiras e usavam os seus campanários como pontos de referência vitais. Junto à entrada da barra do Douro, a mais importante seria a existente na ermida de Santa Catarina, em uso pelo menos até ao século XIX[153].



Gravura 9 – Ermida de Santa Catarina

É, de certa forma, do aproveitamento do ordenamento religioso da marginal ribeirinha para funções de apoio técnico aos navios de que aqui se fala. A própria ermida, inicialmente, serviria esses propósitos, funcionando como importante ponto de referência para quem entrava na barra. Segundo Coutinho Lanhoso, em época posterior à edificação da mesma[154], foi aí colocada uma marca nova, a qual substituía a ermida[155]. É provável, no entanto, que se tratasse de uma simples mira, pois não parece terem existido outras torres como a já referida, 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 muitos pontos da costa, as modestas edificações cultuais serviram como farol e guia dos navios. A instalação de ermidas, capelas e igrejas junto do litoral é um fenómeno marcante do ordenamento do litoral em termos religiosos e de devoção das gentes do mar. O mesmo acontece nos territórios confinantes do Douro, desde a sua nascente até à foz. Ermidas e santuários de

---

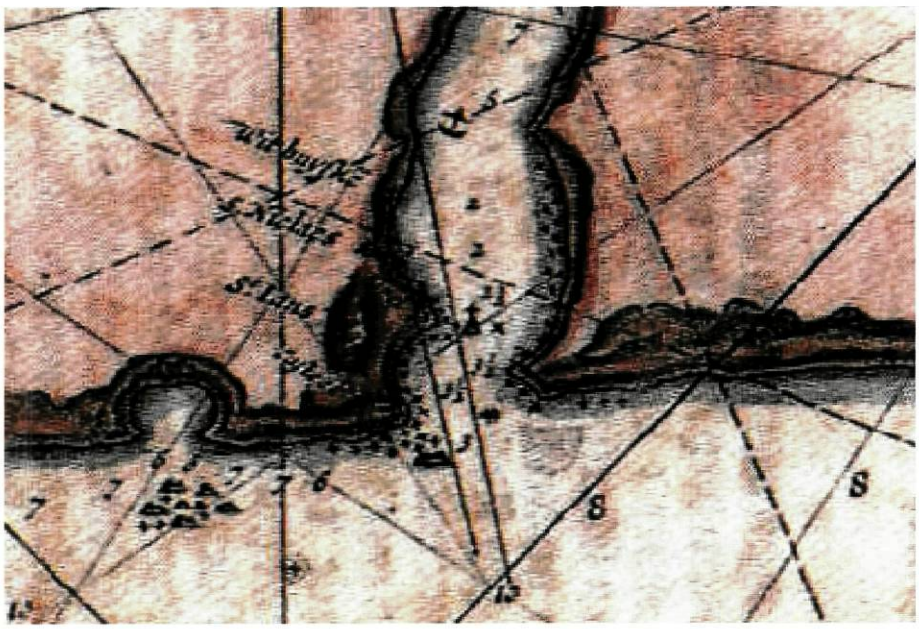
[153] Em 1842, o Intendente da Marinha remetia um ofício do piloto-mor, pedindo providências acerca dos pinheiros da viúva Souto e Freitas, "que encobrem a marca nova e a capela de Santa Catarina que servem de marca da barra". AHMP – *Próprias*, liv. 5, fl. 198.

[154] Foi construída a expensas dos homens do mar da cidade no século XIV, num pardieiro aí existente.

[155] LANHOSO, Adriano Coutinho – *Nossa Senhora protectora dos mareantes do velho burgo do Porto*, in *O rio e o mar na vida da cidade*..., citado, p. 262.

romagem encontram-se intimamente ligados a vivências espirituais das populações, muito marcadas pelo quotidiano do rio, bem expressas nas manifestações de uma cultura e piedade populares de rico significado. No curso final do rio, entre a cidade e a foz, portanto no espaço portuário em que nos temos vindo a mover, 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 analisado recentemente por João Marques e Geraldo Coelho Dias em trabalhos que são, ao mesmo tempo, propostas metodológicas às quais devemos prestar atenção[156].

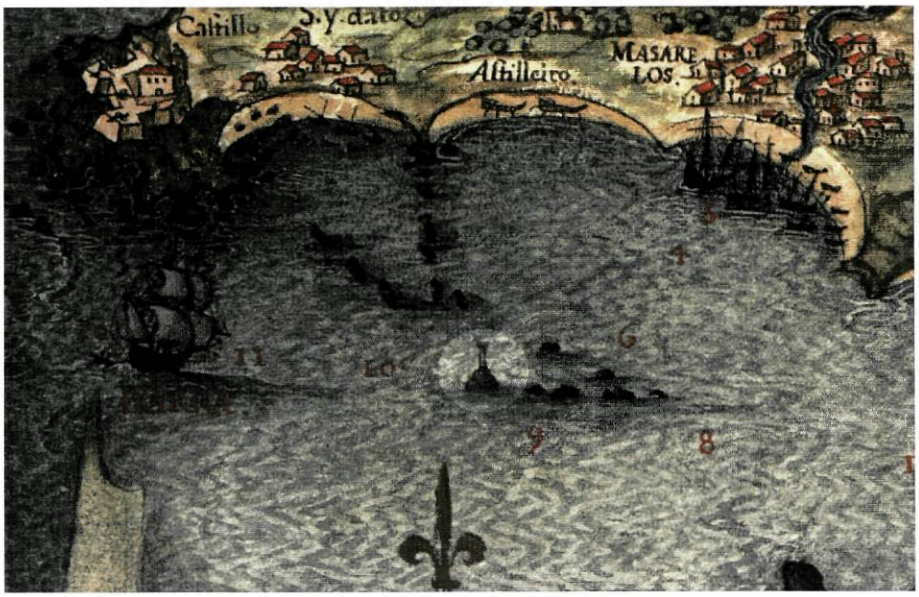
Voltemos à sinalização da barra. Como afirmei, havia outros sinais para os navios se guiarem. No final do século XVI, o procurador da cidade, Francisco Neto de Figueiroa, comunicava "que a marqua que esta no rio em São João estava pera cair, que pedia a mandasem concertar"[157]. Nas gravuras seguintes podemos observar a evolução das marcas postadas no rio à entrada da barra.



Gravura 10 – A entrada da barra

[156] 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...*, citado, respectivamente, p. 259-262 e 275-283.

[157] 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. Provavelmente, 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 do já aqui referido Francesco de Cremona, albergando a estátua de "um homem *togado* [...] indicando o itinerário seguro"[158].

Alguns elementos documentais permitem historiar um pouco a evolução da sinalização existente no rio 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.

D. Miguel da Silva, como vimos, revelou sensibilidade para a questão, tentando resolver o problema através da sinalização dos rochedos mais 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 [...]

---

[158] BARROCA, Mário Jorge – *As fortificações do litoral portuense*. Lisboa: INAPA, 2001, p. 45. Nesta obra colhem-se importantes indicações sobre a evolução da Foz do Douro, com particular destaque para a acção do bispo de Viseu D. Miguel da Silva, assunto do maior interesse para o tema presente.

pescaria se nom fizesse o dito embalo na dita foz *da crux pera baixo*[159]. António Cruz, que erradamente classifica a estátua do *Togatus* como sendo romana, indica-nos que, no rochedo onde a mesma estava, foi colocada, ainda no século XVI, uma cruz de ferro[160], a qual viria a dar o nome à rocha e surge em gravuras da barra desde Quinhentos (ver gravura 10).



Foto 13 – Estátua de *Portmnus*

Sendo que o templete do *Togatus*, representação da divindade *Portumnus*, só viria a ser construído em 1536[161], é provável que antes dele houvesse uma cruz na rocha,

---

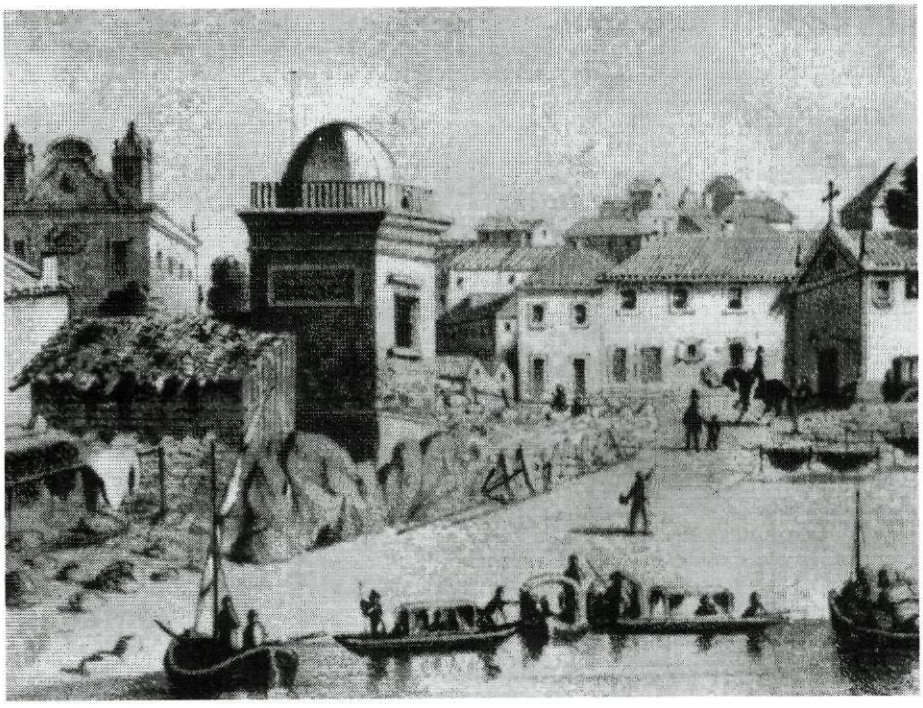
[159] *Corpus codicum...*, vol. IV, p. 128. Embora se trate de resposta a uma carta da cidade, onde este seria o limite indicado, a verdade é que parece tratar-se de uma localização experimentada e, portanto, possivelmente anterior a esta data. Não é de excluir a hipótese de ser uma das quatro marcas colocadas por ordem do referido prelado.

[160] 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.

[161] 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"; sobre este assunto ver BARROCA, Mário Jorge – *o. c.*, p. 45-47.

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[162].

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



Gravura 12 – Farol de S. Miguel-o-Anjo

Obra inovadora, "primeira estrutura arquitectónica portuguesa construída especificamente para esse fim", o farol, para além de ser o primeiro construído de raiz em Portugal, 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 para esse efeito deixadas pelo prelado[163].

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

---

[162] Mais concretamente, em 1862, quando se procedia ao desmantelamento da rocha da Cruz de Ferro; CRUZ, António – *O Porto nas navegações e na expansão...*, citado, p. 15.

[163] Sobre as características deste monumento ver, por todos, BARROCA, Mário Jorge – *o. c.*, p. 37-45.

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, o farol passou a estar onde hoje o vemos: em terra firme, passando um pouco despercebida a função que desempenhou durante vários séculos.

A construção deste farol enquadra também as necessidades de orientação dos barcos à entrada na barra, na perspectiva acima explicada da existência de dois pontos, em planos diferentes, para se calcular o *enfiamento.* 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 le Entrada de la Barra para Euitar el peligro que ordinariamente en ella se palpa cada dia. Con que, Por occasion destas Dos torres que se hasen frente Vna a la otra, facilmente los Pilotos, que assisten 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"[164].

Auxiliados pelas marcas nas rochas da barra, pelo farol do Anjo, pela Torre da Marca e pelos pilotos locais de quem falarei adiante, 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 várias 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[165]. Mantendo-se depois na veia do rio, desfrutando de profundidades entre os 5 e os 20 metros[166], arribavam sem problemas de maior até junto dos muros da cidade.

---

[164] NOVAIS, Manuel Pereira de – *Anacrisis historial*, vol. IV. Porto: Biblioteca Pública Municipal, 1915, p. 219.

[165] Considerando as medidas castelhanas conhecidas na 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. De qualquer forma, sobretudo no verão, era, por vezes, necessário esperar por condições de barra favoráveis pois, tal como actualmente acontece, em certas ocasiões o fundo é menor. No fretamento da nau *Conceição* (1558) refere-se como condição da partida do barco, "dando a barra desta cidade lugar pera a dicta naao poder botar fora no dicto tempo de fim do mes d'Agosto". Ver apêndice documental (no segundo volume) doc. nº 3.

[166] 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 Cruz, esta informação.

Porém, antes de poderem encostar, teriam de fazer uma paragem 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 uma quarentena mais ou menos prolongada junto do lazareto de Valdamores[167], importante estrutura de apoio aos serviços portuários da cidade. E é precisamente de serviços que falarei no ponto seguinte.

14. Serviços

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

- Por um lado, enquadram-se no referido objectivo de controlo do tráfego com intuitos de ordem fiscal;
- Por outro, na necessidade de organizar o ancoradouro regulamentando a sua actividade, com o objectivo de facilitar o despacho portuário.

A análise desta espécie de sector terciário dos portos europeus medievos e modernos é matéria delicada, determinante para conhecermos a evolução, a promoção ou decadência de cada um desses portos, e justificaria um estudo aprofundado, impossível de fazer nesta altura. Basta pensarmos no facto de se tratar de um tema sobre o qual é preciso reflectir com base em estudos de realidades alargadas e afins, 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: neste aspecto concreto, o estudo dos portos revela uma realidade de algum dinamismo e inovação. Em busca de eficácia, os portos assumem-se como locais ricos em experiências no campo da administração[168], com a criação de organismos estruturados mais ou menos complexos, respondendo a desafios diversos de grande amplitude, e que vão variando de forma rápida, organizando um conjunto de práticas e uma burocracia próprias, funcionando, no fundo, como um sector de ponta da actividade sócio-

---

[167] A complexidade deste assunto justifica um ponto autónomo onde tratarei a evolução da política sanitária naval. Diga-se, no entanto, que estes elementos aqui expostos são característicos do século XVI (embora o lazareto referido deva ser ainda do último quartel de Quatrocentos) havendo, no entanto, muito a dizer sobre as medidas implementadas na centúria anterior. Remeto, por isso, para a consulta da segunda parte deste capítulo, ponto 18 e seguintes.

[168] E não apenas. Já vimos como são verdadeiros laboratórios de experiências no campo da engenharia e obras públicas.

económica. E isto desde muito cedo. No Porto, pelo menos desde o início do século XIV.

Matéria tão vasta não se compadece com a natureza de um capítulo cujo principal objectivo é tão-só traçar um breve enquadramento da actividade portuária da cidade. Portanto, nas linhas seguintes deixarei apenas uma pequena nota acerca dos principais serviços criados pelas autoridades do burgo entre os séculos XIV e XVI (no âmbito dos objectivos acima referidos) 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 feita, em grande medida, através do 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. Com efeito, 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"[169].

As vicissitudes da evolução da cidade nos séculos seguintes, somadas à falta de documentos sobre o assunto, tornam difícil a percepção do papel dos organismos eclesiásticos locais nesta matéria nos tempos subsequentes. A criação da alfândega régia, a crescente importância dos organismos municipais 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, nomeadamente da redízima[170], mas essa questão parece integrar-se no geral do despacho alfandegário.

14.2. O município e o tráfego fluvial

Durante a Idade Média, o poder municipal desenvolveu uma forte intervenção nos diferentes domínios da actividade marítima. A esse facto não será alheia a participação de membros da administração local na armação de navios e condução

---

[169] CRUZ, António – *O Porto nas navegações e na expansão...*, citado, p. 22.

[170] 1% da dízima, que cabia à Igreja pelo contrato assinado com D. João I aquando da passagem do senhorio da cidade para a Coroa.

de negócios a longa distância, aspectos particularmente nítidos nos séculos XIV e XV quando se aprofundou a relação entre o concelho e a corte, decisiva para a 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". Trata-se de um processo de consequências profundas ainda em grande medida por estudar[171].

Chamando a si boa parte da coordenação do comércio, a Câmara cedo estabeleceu regras de funcionamento da actividade, as quais passavam por um controlo o mais efectivo possível do tráfego. Parte deste controlo passava pela vigilância das embarcações fluviais, elementos básicos do movimento de mercadorias do vale do Douro em direcção ao Porto: vinhos, azeites, sumagres, cereais, couros, entre outros, eram objecto de intenso comércio feito através desses barcos e constituíam, simultaneamente, o grosso do abastecimento da urbe e do seu potencial exportador. Neste sentido, tornava-se urgente criar um posto de observação e de controlo desta linha de trânsito com objectivos muito 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"[172], também os barcos do rio 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*, uma localização aproximada, junto ao ângulo leste da muralha junto à penedia do rio, e uma função: acolher as barcas provenientes de Riba Douro, que aí eram obrigadas a parar, e cobrar os direitos estabelecidos.

Possivelmente criada por iniciativa local, a sua função 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*"[173]. Talvez se possa identificar o postigo com o chamado *postigo de João Pais*[174] e este posto fiscal com a torre de João da Silva: no dia 21

---

[171] Importa seguir as pistas deixadas pelos magníficos trabalhos de Armindo de Sousa; a frase citada encontra-se num deles, de consulta essencial: *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).

[172] Entre muitos exemplos, AHMP – *Vereações*, liv. 9, fl. 38: 25 de Outubro de 1508, com a peste a acalmar, "acordaram que enquanto a cidade estivese bem que os navios que entrassem sobre a barra viessem descarregar d'avante ella".

[173] 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.

[174] No dia 8 de Julho de 1512 foi lançado pregão segundo o qual "nenhuum fose 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 reaes". AHMP – *Vereações*, liv. 8, fl. 127v.

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 em circulação[175]. Como foi dito anteriormente, há a possibilidade de esta estrutura ter 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 (eventualmente tratar-se-ia de criados dos rendeiros da alfândega) nem como se fazia a recolha dos tributos.

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

Estas iniciativas, no fundo, representam um aspecto interessante da estruturação portuária, também conhecidas em outros ancoradouros europeus: a "divisão" do

[175] AHMP – *Vereações*, liv. 13, fl. 36.

porto em dois espaços distintos, um predominantemente dirigido ao tráfico fluvial (a montante da Ribeira junto aos Guindais) e outro para acolhimento do tráfego marítimo (a jusante da Ribeira)[176].

14. 3. Os corretores

14.3.1. Os corretores-fretadores medievos

A partir do século XIV, então, o essencial da prática mercantil decorria sob a tutela do concelho e das autoridades régias[177]. Logo nas primeiras décadas daquela centúria levantava-se o problema da regulamentação do transporte marítimo, ao que parece então objecto de grande procura. Para o obviar, a Câmara, com o aval de D. Dinis, aprovou em 1324 a criação dos corretores-fretadores, cidadãos do Porto encarregados do fretamento de navios. A série de documentos existentes relativos aos problemas criados em torno destes funcionários suscita uma série de interrogações acerca do contexto no qual eles decorrem, obrigando-nos, por exemplo, a repensar algumas ideias acerca dos efeitos da crise do século XIV[178].

Os corretores-fretadores, como disse, foram estatuídos[179] por postura municipal, num domingo, 25 de Março de 1324. E foram-no porque, de acordo com o sentir dos homens 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 poynham algumas naaos em ellas quantyas qual era sua vontade".

---

[176] Tal como sucedeu em Nantes. Sobre este assunto ver o clássico (mas ainda essencial) trabalho de TANGUY, Jean – *Le commerce du port de Nantes au milieu du XVI^e siècle*. Paris: Librairie Armand Colin, 1956, p. 52.

[177] Por aquilo que foi dito no ponto anterior, é lógico que o papel da Igreja não pode ser esquecido. No entanto, creio que essa participação, pelo menos a partir de finais da Idade Média, se realiza mais no âmbito da cobrança fiscal.

[178] Nomeadamente, a considerar a existência de grupos muito activos e a ganhar muito dinheiro naquele contexto, competindo entre si pelo domínio de sectores-chave do comércio a longa distância. A partir do observatório valenciano, Paulino Iradiel Murugarren tem vindo a analisar certos dinamismos, como a especialização e desenvolvimentos específicos das actividades económicas e das alterações sócio-políticas na rede urbana meridional ocorridos entre os séculos XIV e XVI e vê na crise tardomedieva um conjunto de estímulos essenciais para a profunda transformação desse mesmo quadro urbano; para um estado da questão sobre esta temática, com incidência no mundo ibérico mediterrânico ver IRADIEL MURUGARREN, Paulino; NAVARRO ESPINACH, Germán; IGUAL LUIS, David – *Ricerche valenzane sul mondo urbano dell'Europa mediterrânea (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. 111-141. Como se pode ver, esta questão, do maior interesse, pode ser esclarecida, em parte, por um estudo portuário. Pretendo abordá-la em próximos trabalhos.

[179] Literalmente: "Estatuto que os homees boos com oceoncelho pooem antressy". O documento está no *Corpus codicum...*, citado, vol. I, p. 97-98.

Eram em número de quatro, eleitos pela Páscoa entre moradores da cidade 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 essas que mandariam apregoar. Depois, ficariam encarregados de receber os pedidos dos interessados, em local por eles determinado, de os mandar registar junto de um tabelião (o qual tinham ao seu dispor) e fretar os navios para esse efeito[180]. Apesar de alguma confusão nos termos, será possível considerar a existência de carregadores ao seu serviço, e haveria também idênticos serviços por eles assegurados em portos da Normandia, zona de contacto privilegiada neste tempo, à qual se junta a Flandres, embora de uma forma mais vaga[181]. Estes fretadores não podiam ter parte no senhorio de navios.

Os problemas com a sua actuação terão começado logo de imediato. Contudo, assumiram particular 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. Segundo os seus argumentos, não estavam a ser bem servidos por esses funcionários. Com a arbitragem do rei, e com uma discussão profunda, perfilaram-se as seguintes decisões:

- Reafirmação da necessária presença dos corretores embora, a partir de então, a sua eleição se processasse perante os homens-bons do Porto, o almoxarife régio e eventuais mercadores de fora da cidade, interessados na matéria.
- Reformulação da sua actividade, sobretudo para se evitarem situações de favor 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*[182].

Todavia, com lei ou sem ela, estava aberto um debate. Um debate onde são apresentados, reforçados e rebatidos interesses em conflito, de grupos profissionais e de dirigentes políticos implicados no trato marítimo. Um debate que duraria pelo

---

[180] Sendo que esse fretamento poderia ser feito noutros portos "da costa de mar" no caso de os pedidos de embarque serem maiores do que a oferta de barcos existente.
[181] Pouco depois, a Normandia deixa de ser individualizada passando a falar-se na França em geral.
[182] Ver o segundo volume desta dissertação.

menos até ao reinado de D. Fernando, e no qual se sucederam as queixas contra os fretadores e os conluios por eles organizados, bem como contra grupos de mercadores, cujas ligações é preciso perceber, que monopolizavam o transporte em seu proveito, ou em proveito daqueles com quem estavam associados, e especulavam com ele exorbitando no preço dos fretes[183].

Esporadicamente voltamos a ouvir falar dos corretores, cuja actuação se deverá ter mantido, embora em moldes diferentes, não conhecidos em pormenor. Contudo, a sua importância real deverá ter diminuído em consequência do aumento da oferta de meios de transporte (leia-se: navios) ao dispor da comunidade mercantil urbana. Com escassos navios no activo, como parecia acontecer no anterior contexto, a sua função seria indispensável. Quando esses navios passaram a ser em número bastante para suprir as carências, como terá acontecido desde finais de Trezentos, as suas funções deverão ter ficado algo esvaziadas e o seu número mais reduzido. Sem sabermos exactamente como se terão passado as coisas no século XV – observaremos oportunamente o desenvolvimento da frota nessa centúria – penso que, já no século XVI, o problema com os corretores não se colocaria apenas em termos de oferta, mas também da procura, já que veremos mercadores do Porto, por razões complexas que ainda serão abordadas, necessitados 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, salientando-se a importância do mesmo para a organização portuária da cidade. Na sessão da Câmara de 24 de Dezembro de 1584, alerta-se para a necessidade de haver dois corretores, "por que com yso se despacharyaom bem os portos e as mercadorias correriam com mais brevydade". Nesse sentido, determinou-se eleger um corretor "allem do que estava ja emlleito que era Guaspar Luís cidadão desta cidade". A escolha recaiu em Manuel de Araújo, por "ser pessoa honrrada e cidadão da dita cidade" e por isso "ho emllegeraom por corretor jumtamente com ho dito Guaspar Luís pera que ambos corraom e façam os ditos oficios e sejam nelles ambos yguoais [...] e que levem o mesmo salario e levem os mesmos dinheiros as partes"[184]. Ou seja, até esta altura o encargo recairia apenas num funcionário e o provável aumento do tráfego suscitaria a nomeação de outro. Finalmente, a forma de garantir

---

[183] Como disse anteriormente, trata-se de documentos importantes sobre os quais é preciso reflectir demoradamente. Para além do já referido, criando os corretores (inserto no documento de 1355), ver *Corpus codicum...*, citado, vol. VI, p. 26-31 e 38-40.

[184] AHMP – *Vereações*, liv. 26, fl. 411.

a eficácia dos serviços consistia na nomeação de gente conhecedora do meio. Isso acontece pelo menos com Gaspar Luís, conhecido armador da cidade, facto que, por outro lado, conduzia a frequentes suspensões e renúncia de mandatos em razão das ocupações destes homens: no dia 27 de Janeiro de 1588, o mesmo Gaspar Luís pedia que elegessem outro em seu lugar, pois "lhe era necessaryo seguir seu trato e viagens como custumava", renunciando ao cargo nas mãos dos oficiais da cidade[185].

Não se consegue perceber se nesta centúria os serviços dos corretores estariam ligados ao funcionamento da portagem, cabendo-lhes a cobrança da taxa de ancoragem bem como o despacho das embarcações saídas pela barra. Este juízo, no entanto, deverá ser feito sob grandes reservas, pois parece tratar-se de assuntos do foro alfandegário e, portanto, da responsabilidade dos serviços competentes, embora a Câmara não deixasse de ter uma palavra sobre essa 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 ceitil 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 por uma parte significativa da navegação que a ela vinha. Após inquirição de testemunhas, D. Manuel sancionou as pretensões dos mestres e município concedendo ao almoxarife a possibilidade de cobrar apenas onze ceitis pela ancoragem[186].

Já em finais do século (23 de Maio de 1590), a vereação é obrigada a deliberar sobre dois outros assuntos, em parte relacionados com os que acabámos de ver:

- O despacho dos navios. Haviam surgido queixas contra o facto de António Fernandes Pinto, escrivão da portagem, cobrar quatro vinténs (oitenta reais) "de cada nao e navio aos mestres que querião botar fora desta cidade"[187];
- A descarga dos navios. Neste caso, os protestos tinham como alvo António de Araújo, acusado de cobrar 280 reais pela descarga de cada nau ou navio.

Dos dois, o mais complicado de resolver foi o processo de Manuel de Araújo, para o qual houve mesmo convocatória de testemunhas pelos vereadores[188]. O visado,

---

[185] AHMP – *Vereações*, liv. 28, fl. 55v.
[186] AHMP – *Livro B*, fls. 95-96.
[187] Trata-se de um caso debatido em várias sessões. O citado escrivão negava as acusações alegando

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[189]. Os abusos de Manuel de Araújo, perante os quais se levantou a onda de protestos que acompanhámos, contrastavam com a acção de um dos seus antecessores, Gonçalo Pires, porteiro da alfândega. Este, segundo parecer enviado pelos utentes do porto da cidade ao rei em 1571, era competente no trabalho que fazia, a saber, encarregar-se da descarga, transporte e despacho das fazendas, "e isto mesmo fizerão seus antecessores, posto que dizem algũas pesoas e mercadores que muyto milhor e com milhor cuidado o faz este Gonçalo Pirez e em arezoados presos dos quoaes sam contentes e satisfeitos e o não poderão elles milhor 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"[190].

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, em termos de relações comerciais desenvolvidas na urbe, também muito marcado pelo assentamento de colónias de mercadores estrangerios na cidade, reconheceu-se a utilidade de se criar um serviço de apoio aos mercadores de fora aqui estantes de forma mais ou menos prolongada.

O titular do cargo (parece só haver um responsável pelos negócios dos estrangeiros) deveria ser homem experimentado no comércio, capaz de comunicar as práticas locais aos mercadores 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 do Porto investido nessas funções em meados do século. Homem com diversas responsabilidades na cidade e junto da corte[191] é referido como "coretor dos estramgeiros e naturaes de fora da cidade" em

---

[188] 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.

[189] AHMP – *Vereações*, liv. 29, fl. 158v (documento de 13 de Agosto de 1590).

[190] TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fls. 234-234v.

[191] Servirá como juiz e vereador na cidade, acumulando as funções de feitor do rei. Em 1551 está encarregado de coordenar as operações de embarque de cereais da cidade do Porto para Mazagão em vários navios.Sobre este assunto, a que voltarei, ver AHMP – *Vereações*, liv. 18, fls. 36-37.

10 de Junho de 1548, altura em que aparece na Câmara a comunicar que "estava de caminho pera ir a corte"; ora, para que a cidade não ficasse sem corretor, "que elle apresentava a elles vereadores pera servir o dicto oficio durante a sua ausencia a Thome da Mota seu cunhado que presente estava". Esta proposta foi aprovada sem grandes problemas[192]. Neste caso concreto sabemos tratar-se de 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 carego de coretor" [193], 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[194].

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 âmbito do comércio marítimo da urbe foi redimensionada. A complexidade deste tema e a escassez de fontes para o estudar não permitem que se proceda aqui a uma longa análise da instituição. Aliás, e numa linha que já vem sendo prosseguida, diversos aspectos com ela relacionados serão tratados pontualmente em cada um dos capítulos deste trabalho, dada a importância que revelam para o aprofundamento de inúmeros assuntos. Nesta altura, com os dados possíveis, farei apenas uma curta menção ao seu organigrama e a alguns aspectos da sua intervenção dado tratar-se de elementos importantes a considerar na organização do porto e das entidades que interferem no seu funcionamento.

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

[192] AHMP – *Vereações*, liv. 16, fls. 80v-81.
[193] AHMP – *Vereações*, liv. 17, fl. 14v (documento de 9 de Fevereiro de 1549).
[194] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 54, fl. 35v.

Cargo	Titular	Mantimento
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 devem acumular funções na instituição. Relativamente aos cargos, nota-se também a repetição no caso do escrivão da alfândega. Um deles deverá desempenhar essa função junto do juiz dos feitos do mar (competência que deverá caber 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 aqui registados: 4 mil reais[195]. Quanto aos guardas, também parece haver distinções. Inscrito no quadro como guarda com um mantimento de 4 mil reais, Gonçalo Anes está encarregado da guarda dos navios que entram na barra[196].

Além dos dinheiros aqui descritos, havia a considerar ainda mais algumas verbas, tais como os 30 mil reais a João Rodrigues de Sá "de sua temça de juro que tem asemtada per carta jerall na dita alfamdegua", 12 mil, de esmola, à abadessa de Santa Clara, 15 mil "em que vão levados per orçamemto os tres moyos de triguo" da tença de D. Maria Ribeira viúva de Pedro Lopes de Azevedo[197]. Em suma, entre

[195] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0008, fl. 69.

[196] Foi 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. Vence anualmente 3 358 reais assim divididos: 2 000 como guarda dos navios e os restantes 1 358 por requeredor da alfândega. Esses dinheiros eram pagos pelos rendeiros. Em 1557 (Julho 17) é-lhe atribuído um aumento de 642 reais, passando então a cobrar 4 mil reais por ano. ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0008, fl. 49. Apresentarei ainda mais alguns dados sobre estes guardas.

[197] Isto para além dos 290 770 reais ao bispo e cabido da cidade "asentados por carta jerall na alfamdegua" [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.

salários, tenças e esmolas orçamentadas, gastava-se uma quantia superior a 175 mil reais.

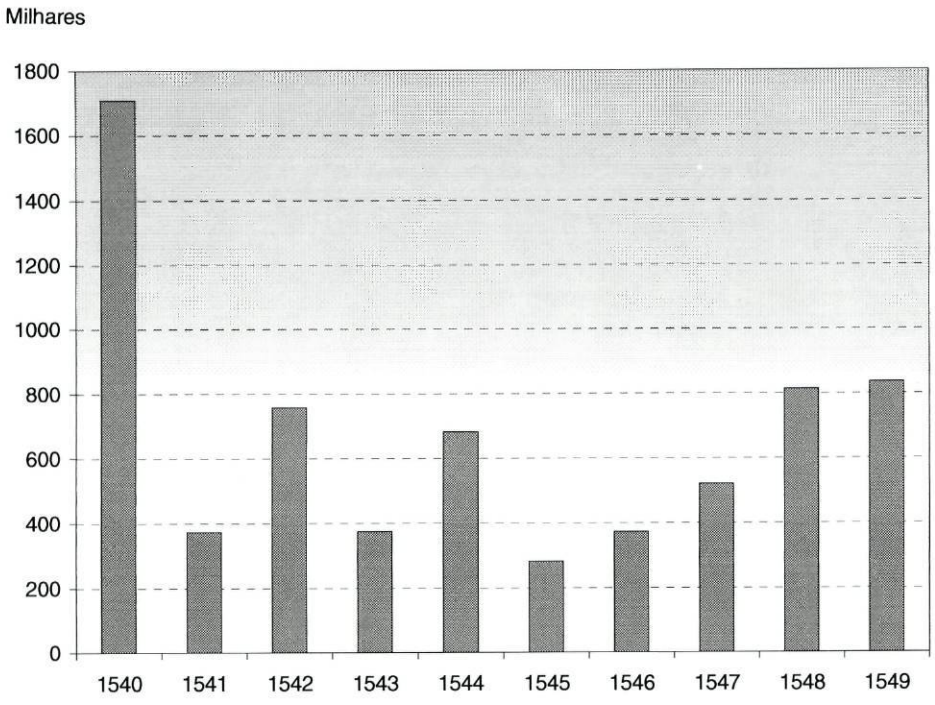
Grande parte do capital gerado na alfândega provém, como é evidente, do movimento geral das mercadorias transaccionadas no Porto. As receitas que entram nos cofres régios são orçamentadas anualmente, uma vez que, tal como acontecia com as restantes alfândegas do reino, também esta (e as de Entre Douro e Minho, Aveiro e Buarcos) eram objecto de arrendamento. Nos poucos livros da Contadoria existentes no Arquivo Distrital existem cópias de alguns destes arrendamentos que convém estudar em pormenor, por exemplo, os de 1554 a 1558 e 1559 a 1562[198]. Mais do que os dinheiros, elevados[199], envolvidos nestas transacções (a título de exemplo publico em baixo o gráfico relativo à evolução das sisas), a distribuição das actividades e fontes de receita ou formas de pagamento, importa perceber os agentes envolvidos, as suas teias de relações e os seus negócios particulares. Penso que isso diz muito mais sobre a própria estrutura comercial da cidade e da evolução do seu comércio internacional. Homens como Miguel Gomes Bravo (rendeiro nestes dois contratos e noutros aqui não indicados), Duarte Manrique, Diogo de Paz, Dinis Eanes ou Miguel Fernandes Pina, entre outros, cristãos-novos ou com eles intimamente relacionados, conseguem organizar, pela via do arrendamento alfandegário, um campo de actuação vastíssimo que poderá explicar muito do poderio exercido pelas firmas com quem mantêm relações[200].

---

[198] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0006, fls. 324-335v, 341-348v, respectivamente.

[199] Refira-se, a título de exemplo, que no arrendamento de 1559-1562 os rendeiros comprometiam-se a entregar à fazenda régia trinta contos de reais.

[200] Colocam familiares (filhos ou sobrinhos, por exemplo, como acontece em 1555 com Fernão Gomes, filho de Miguel Gomes Bravo, recebedor em Aveiro) ou correspondentes comerciais nos diferentes postos alfandegários. Movimentam dinheiros (não sei até que ponto se encarregam da cobrança de todas as receitas das alfândegas, especulando com elas antes de as entregarem como parece acontecer nesse mesmo ano com o referido Miguel G. Bravo) e estabelecem contactos nos mais variados centros do comércio mundial do seu tempo, sobretudo nos lugares de decisão flamengos ou franceses, entre outros. As notas de 1555 sobre Miguel Gomes Bravo, nas quais se denuncia o facto de ele poder ausentar-se do reino com o rendimento das alfândegas que tem arrendadas (recorde-se que ele está presente em arrendamentos posteriores) em ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fls. 76-76v.



Fonte: toda a documentação consultada nesta dissertação

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

Embora não seja este o objectivo do presente estudo, diga-se que estes homens não fazem parte (ou fazem-no apenas escassa e esporadicamente) da elite governativa camarária. E isso, em muitos casos, representa conflitos. Embora este fenómeno de substituição ou confronto entre elites não seja propriamente uma novidade, ele representa alterações importantes no seio do tecido empresarial da cidade e de mudanças profundas no desenrolar da actividade comercial-marítima. Significa, igualmente, modificações na 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 encontramo-los, a eles, aos seus familiares e aos seus associados, primeiramente nas Ilhas a implementar a produção de cana açucareira, pastel ou vinho, mais tarde no Brasil a incentivar a criação de engenhos de açúcar, em África a traficar escravos e a todo o tempo na França, Inglaterra ou na Flandres 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. Eis, portanto, uma série de temas em aberto mas que, penso, poderão explicar algumas das diferenças, em parte já aqui observadas, entre os últimos tempos medievais e o século XVI. A ter em conta futuramente.

14. 5. A bolsa dos mercadores

"Em 1653, os negociantes de Marselha «reclamavam um lugar que lhes sirva de sede e os livre de incómodos que sofrem permanecendo ao longo da rua que há tanto tempo adoptaram para lugar da sua praça de negócios». E, em 1662, ei-los nos 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»"[201].

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 custumou 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", pediam que ele lhes cedesse a referida casa, que estava devoluta pois não tinha armazém, considerando-se, por isso, inadequada a ser moradia de gente[202].

Portanto, os mercadores do Porto sentiam, com cerca de 250 anos de antecedência, a mesma necessidade de constituírem uma bolsa, tal como os seus congéneres de Marselha. Elementos deste género valem o que valem. Embora haja alguns dados comuns em cada uma destas situações, a mesma iniciativa de mercadores necessitados de um espaço de reunião, a ocupação de um edifício relativamente simples para essa reunião, e a mesma proximidade ao espaço portuário, outras coisas há que não podem ser comparáveis, nomeadamente as que decorrem de realidades separadas por tanto tempo de distância.

Porém, penso que é importante pensar neste tipo de informações. Considerando os critérios alargados avançados por Braudel para a definição deste tipo de instituições mercantis (desde os grandes edifícios, às arcadas de praças, ruas e mercados de peixe, aí onde se reúnam mercadores, se façam câmbios, se fale de negócios e se combinem operações a longa distância)[203], a bolsa do Porto, que responde a todos estes 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 simples salas de mercadores por esse mundo fora, a ausência da bolsa portuense só pode ser atribuída a lacunas da historiografia portuguesa, que importa começar a resolver.

---

[201] BRAUDEL, Fernand – *Civilização material...*, obra e tomo citados, p. 79.
[202] AHMP – *Livro A*, fl. 51.
[203] BRAUDEL, Fernand – *Civilização material...*, obra e tomo citados, p. 78-79.

A constituição da bolsa do Porto é, tal como acontece noutros centros portuários europeus, uma forma de expressão de um grupo dominante. Inclusivamente, penso ser um pouco forçado colocar esta estrutura como um serviço associado ao porto, tratando-se, como se trata, de uma forma de organização profissional. Ainda assim, 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. Eis um grupo fechado. Um grupo que se basta a si mesmo, que desenvolve estratégias de poder sobre produtores e transportadores em ordem à prossecução dos seus próprios objectivos. Por exemplo, a relação com os mareantes é feita a níveis diferentes: é a relação que se estabelece com assalariados, com dependentes, com aqueles que, por vezes, dirigem os seus navios[204]. Temos assim que a bolsa portuense do século XV é a bolsa da elite, dos principais, daqueles que são grandes tanto no comércio como na própria Câmara[205].

---

[204] Mesmo em termos de organização própria. Antes do século XVI (e mesmo depois desse período), não temos uma confraria de mercadores. Os grandes homens do comércio de Quatrocentos encontram-se distribuídos por mais do que uma destas confrarias não se cultivando, portanto, o espírito de solidariedade normalmente atribuído a estas instituições.

[205] Trata-se de comportamentos próprios de outras elites noutros centros europeus. Veja-se, a este propósito, o completo estudo de CRUSELLES GÓMEZ, Enrique – *Los mercaderes de Valência en la edad media*. Lérida: Editorial Milenio, 2001, p. 283 e seguintes, nas quais este investigador procede a uma profunda análise das estratégias de implantação – e de cerramento – do grupo mercantil nesta cidade mediterrânica, através de alianças matrimoniais e a uma teia de relações, de amizade, conceito muito importante neste período,

Do seu funcionamento, das decisões dela emanadas e dos resultados concretos da sua actuação nada chegou até nós. Sabemos apenas onde ficava[206].

Durou enquanto durou a coesão do grupo e o seu poder. Ou seja, cerca de um século. A partir das primeiras décadas de Quinhentos, diversos factores de ordem externa e interna, impossíveis de analisar nesta altura, concorreram para minar esta unidade e postura. No fundo, do que se trata, é de uma substituição de protagonistas no campo da actividade comercial-marítima. E de uma mudança na prática mercantil. Da velha bolsa dos velhos mercadores não mais se ouve falar. Aliás, 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 na cidade que funcionavam como tal[207].

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

A alfândega, onde se encontravam rendeiros e comerciantes a eles ligados, onde se recebiam cargas da Flandres, da Biscaia, do Brasil ou das Índias de Castela, onde se analisava o mercado, onde se tabelavam preços e onde se contratavam novas transacções é um dos pontos preferidos de reunião dos homens do trato. O cais, onde se esperavam os navios e se realizava o primeiro contacto com as mercadorias, onde se começava a efectuar o ordenamento de descarga consoante a proveniência dos barcos, era outro[208]. O arco de S. Domingos, para onde convergiam os novos mercadores, onde se conversava, de onde se chegava

---

consolidadas no âmbito da mercancia. Será também importante pensarmos de onde vem a inspiração aos mercadores do Porto para a constituição da sua bolsa pois este movimento, embora sentido na Flandres (bolsa de Bruges, 1409), zona bem conhecida dos navios portuenses, nesta altura, parece ser muito mais mediterrânico do que de outro lado qualquer. Pensemos nas *lonja* de Valência e Barcelona. Ver, entre outros, GUIRAL-HADZIIOSSIF, Jacqueline – *Valência, puerto mediterrâneo en el siglo XV (1410-1525)*. Valência: Edicions Alfons el Magnànim/Institució Valenciana D'Estudis I Investigació, 1989 (1° 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. Por seu turno, por exemplo, na cornija cantábrica, também área de contacto privilegiado dos nossos mercadores, este tipo de poder regulador do comércio à distância competia, quase em exclusivo, às Irmandades marítimas. Sobre esta realidade ver 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. Nestas últimas, para além de a autora retomar o tema, dá particular evidência à organização portuária destas localidades marítimas.

[206] 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.

[207] Devemos recuperar aqui as impressões sobre espaços portuários de encontro registadas por Jacques Bernard, a que já fiz menção neste estudo.

[208] Nos finais do século XVI, é o cais que faz os preços dos cereais. Em diversos contratos de venda de pão faz-se muitas vezes menção ao facto de os valores se estabelecerem "conforme correm no cais", consoante a sua falta ou abundância junto dos navios, conforme vem do mar "seco, podre ou ruim". Por exemplo, ADP – *Po 1°*, 3ª série, liv. 109, fls. 81v-82.

rapidamente a casa do notário, e onde se delineavam estratégias mercantis era outro ainda. Talvez o mais importante.

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-nos 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 adoptaram como seu este espaço, este arco, capela de Nossa Senhora das Neves e boticas junto a ela[209], 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 comerciantes estrangeiros eram vitais. No Porto dos séculos XV e XVI, esses recursos começam a ser desenvolvidos através da participação de mercadores portugueses habituados a contactar com outros europeus, no âmbito da sua própria acção 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 levarão ao domínio de outros idiomas vulgares sendo esses conhecimentos colocados ao serviço da comunidade. Em Quinhentos, será relativamente 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, como seria de esperar, facilita este processo. Nesse século, chegaremos também a encontrar mercadores de fora capazes de se fazerem entender em português. Isso valerá, sobretudo, para aqueles mais assíduos nos negócios com Portugal. Entre estes, destacar-se-ão os flamengos para quem o contacto com mercadores portugueses é vulgar tanto na Flandres como em Portugal, em resultado da sua presença crescente como transportadores nos portos nacionais. Finalmente, o estabelecimento de comunidades estrangeiras no Porto[210], biscainhos peninsulares ou originários da França pirenaica (pelo menos com conhecimentos ou extensões familiares nessa região), flamengos de várias partes, alemães e um ou outro

---

[209] Ver a descrição deste 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.

[210] Sobre este assunto ver 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.

britânico, possibilitam a comunicação em francês, neerlandês ou inglês aquando da chegada de navios dessas regiões. 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. Uma vez que este assunto será objecto de uma abordagem um pouco mais aprofundada no capítulo referente à política sanitária naval instituída na cidade – na qual esta componente é indispensável – remeto para a consulta do mesmo, deixando para aí outras considerações, nomeadamente a regulamentação, pelo município, dos serviços dos tradutores presentes nos ancoradouros da cidade, a quantidade e a qualidade desses mesmos "línguas".

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

Tal como já tive oportunidade de dizer, apesar de todas as indicações aqui fornecidas sobre a 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 das suas embarcações. Contudo, havia sempre gente no cais aguardando os barcos: trabalhadores indiferenciados, *ganha-dinheiros* e outros à espera de serem contratados para participarem na sua descarga, trabalhando com os braços, com a sua barca, com as suas carretas ou com os seus bois.

A alfândega recorria a eles com alguma regularidade. Os porteiros, encarregados da descarga das embarcações para efeitos fiscais, especialmente de 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[211].

Outras vezes, as despesas com a estiva e os carretos às "logeas" ou armazéns corriam por conta da Câmara. Isso acontecia, como já disse, com maior regularidade, quando vinham navios carregados de cereais, sobretudo quando havia necessidade de os atrair, oferecendo-lhes condições vantajosas.

No restante, salvo excepções, esses gastos competiam aos interessados. Por exemplo, no caso dos "arrumadores" ou "arrimadores" dos navios, temos conhecimento de que em 1599, no fretamento da caravela *Nossa Senhora da Conceição*, contratada para levar madeira de canastras a Lisboa, os afretadores

---

[211] Isto podia dar azo a especulação da parte do porteiro. Por isso mesmo se elogia a acção do nosso já conhecido Gonçalo Pires, porteiro em 1571, o qual, como já vimos, por esse serviço, por mandar as barcas às naus e navios "vir busquar o que lhe [aos 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.

Pantalião Fernandes e Pedro Martins, canastreiros do Porto "serão obriguados a lhe darem [ao mestre Pedro Álvares o Surdo, de Leça] a dita cargua a bordo da dita caravella *he hum arrimador que arrime a dita cargua*" o qual seria ajudado pela tripulação do navio[212].

Por via de uma petição dirigida ao rei pelo referido porteiro Gonçalo Pires em 1571, sabemos quanto custava a estiva de boa parte das mercadorias trazidas pelos navios ao Porto.

Isso deve-se à publicação, inserta no diploma, de uma listagem de mercadorias e dos preços do seu transporte até junto dos serviços alfandegários, igualmente importante para termos uma percepção mais completa acerca das fazendas e produtos descarregados no porto da cidade.

Descrição das cargas e meio de transporte	Preço
Fardo grande	30 reais
Os restantes	Soldo à libra
Barca grande de caldeiras ou marcarias	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
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 vacum seco	1 real/couro
Couro vacum verde	1 real e meio/couro

[212] ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 13, fl. 235. Ver apêndice documental, doc. nº 114.

Descrição das cargas e meio de transporte	Preço
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 deverão ser confrontados com outras indicações, embora escassas, provenientes da gestão de algumas instituições da cidade, as quais importa começar a recolher e sistematizar. A confraria de S. Pedro de Miragaia, composta por gentes de mar do Porto, constitui um desses exemplos. Entre a sua documentação encontramos diversas referências a carretos de materiais do porto da cidade até ao hospital do Espírito Santo, por ela administrado, as quais se distribuem pelos séculos XV e XVI. Entre estas referências, verificamos que podia haver, por parte dos interessados, o recurso a uma modalidade algo diferente relativamente à tabela acima apresentada: em vez de se estar a pagar por peça carregada, alugava-se o meio de transporte. No caso, sabemos que, em 1480, os administradores do hospital alugaram uma *azurracha* para o transporte 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 citada telha para as obras do hospício. Esta prática remete para a importância das barcas (já conferida no caso dos trabalhos do cais da Ribeira) e, neste caso concreto, graças a ela, obtemos a primeira notícia sobre a *azurracha*, um dos primeiros barcos tradicionais do Douro, porventura antepassado directo do rabelo. Pelo seu aluguer diário, os confrades de Miragaia gastavam 12 reais[213].

A importância do transporte de materiais e o peso das despesas com ele na conta final dos mercadores, já visível na mesma tabela[214], fica bem demonstrada nas contas desta instituição. Em 1542, para a construção de um "almario dentro da

[213] APSPM – *Livro 1*, fl. 23.

[214] Basta pensarmos na grande quantidade de caixas de açúcar ou de cargas de breu, e outros, entradas na alfândega para termos uma ideia destas despesas particulares.

parede que esta no guarda roupa" do hospital foram precisas quatro pedras. Estas pedras custaram 10 reais. O seu carreto custou quinze[215].

Um dos materiais mais transaccionado na ribeira do Porto era a cal. No ano seguinte, o provedor da mesma confraria comprou 500 alqueires de cal que lhe custaram 2 000 reais (a 4 reais/alqueire). Pelo "careto ao espritall e aluger de sacos" gastou 250 reais[216]. Um último exemplo, referente ao ano de 1550: em mais uma temporada de obras no hospital, os administradores foram obrigados a comprar mais pedra (cujo valor não se indica[217]) pagando, pelo seu transporte em sete carros 75 reais[218]. Porém, para a levar até junto da obra foram precisos dois homens, os quais receberam por esse serviço sessenta 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 processa, o custo do transporte podia representar entre 150 e 12.5% 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 pesoas pera carregar" vinte e três pipas num navio que as levaria a Lisboa[219].

Falei de trabalhadores aguardando navios e uma oportunidade para venderem o seu trabalho braçal. Em 1520, a Câmara pagou dois vinténs (ou seja, quarenta reais) a "dous homens que pouserom louça d'Aveiro na arreia de fora da praça da Ribeira"[220].

Também referi a utilização de juntas de bois. Estas seriam úteis tanto no estaleiro, para rebocar navios para o monte ou materiais para junto da fábrica, como no porto da cidade, sobretudo nas alturas de carga e descarga de materiais mais volumosos 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"[221].

Estas operações seriam controladas por funcionários especializados, referidos anteriormente, dos quais quase nada sabemos, mas cuja intervenção, por certo complementada com o auxílio dos mestres e outros membros da tripulação, era vital para a própria segurança da embarcação, tal como se pode comprovar em inúmeros

---

[215] APSPM – *Livro 3*, fl. 95.
[216] APSPM – *Livro 3*, fl. 99.
[217] Uma vez que entra no custo dos pilares que foram feitos pelos pedreiros.
[218] APSPM – *Livro 3*, fl. 144.
[219] AHMP – *Vereações*, liv. 12, fl. 255v. Em 14 de Julho vieram as pipas do terço que ele deveria meter na cidade em compensação; Ibidem.
[220] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, fl. 12v.
[221] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 1, fl. 242.

episódios da *História Trágico-Marítima*: os arrumadores ou *arrimadores* das cargas, encarregados da correcta distribuição das mercadorias e do lastro dos diferentes espaços do navio para tal adequados[222].

Para terminar este tema, e reforçando um pouco algumas ideias já expressas, o serviço de batelagem assumia uma certa importância. Meio mais eficaz de ligação entre os diversos espaços portuários do Douro, as barcas, batéis e azurrachas estão em constante movimento junto aos navios. Repartidas entre a passagem e a carga e descarga, entre o transporte de oficiais camarários e particulares com mercadorias à espera, complementando o serviço dos batéis de bordo e de outras embarcações auxiliares que equipavam os navios de alto bordo, as barcas são objecto de uma taxa de utilização elevada, comprovada pela constante preocupação devotada pela administração local aos cuidados com a sua regulamentação. Num dos mais conhecidos diplomas deste género, o tabelamento de preços de transporte em barcas de 1593, é bem patente o papel por elas desempenhado na carga e descarga comercial. Vejamos alguns exemplos, relativos a mercadorias com grande significado no porto da cidade, os arcos e as pipas:

- " [...] 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 cinquo 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 carreguar arquos ou pipas ou outra qualquer cousa cujo preço estaa aquy limitado [passar cavalgaduras, gado, carros, palha, etc.] fiquara na escolha do mercador paguar por peça ou dar os duzentos reais juntos por hum dia [...] "[223].

Este tabelamento suscita alguns comentários. Por um lado, apesar do cais (que, relembre-se, era objecto de particular impulso neste ano), muita da carga e descarga

---

[222] 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. Em algumas cartas de fretamento do século XVI, publicadas em apêndice no volume II desta dissertação, fala-se na carregação de navios, verificada ou supervisionada por "homens que o saibam".

[223] AHMP – *Vereações*, liv. 31, fl. 232.

na cidade era ainda feita "à borda da nau", sendo obrigatório providenciar meios para lá chegar, como veremos quando for abordado o tema da articulação com outros portos frequentados por navios do Porto. Como se viu antes, a participação das gentes do navio na estiva constitui prática usual e é forma de poupar dinheiro. Finalmente, e como vimos com a confraria de Miragaia, pode ser mais vantajoso para o mercador alugar ao dia os serviços das barcas.

14. 9. Vigilância comercial

Não sabemos qual a incidência do contrabando na costa portuense. Não sabemos como se processavam as comunicações entre a cidade e a costa. Não sabemos, enfim, qual era a intensidade com que os oficiais alfandegários ou outros agentes interessados no comércio se deslocavam neste percurso. Mas faziam-no. E é quase certo que o faziam constantemente. Assim como é quase certo que elas se faziam mais rapidamente pelo rio. Portanto, a julgar pelas informações que existem, tanto a Câmara como o despacho alfandegário recorrem constantemente aos batéis para vigiarem a barra e o movimento portuário[224]. Por exemplo:

- 1555: "remeiros do batel que foram ao mar saber da sardinha que la carregavam os navios, seyscentos e oitenta reaes"[225];
- 1564: " [...] Item, e os trinta mil reaes que ficão [do orçamento da alfândega] se poderão despender nas idas que hos officiaes fazem ha barra e noutras meudesas [...] "[226].
- 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"[227];

14. 10. Os pilotos da barra

Aproximando-nos um pouco mais da barra, vemos esboçarem-se dois tipos de serviços de extrema importância para a valorização do porto: a vigilância da barra e o serviço de pilotagem de navios. Comecemos por este.

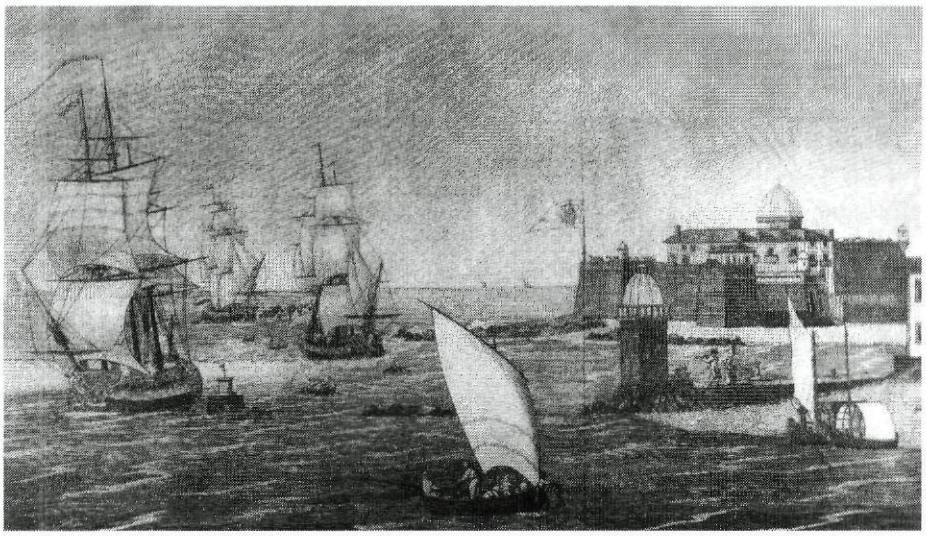
Um dos primeiros passos para se evitarem acidentes nas entradas e saídas dos portos, era recorrer aos serviços de homens do mar da terra experimentados e conhecedores da deriva das marés, preia-mar e horas aconselhadas de navegação, canais a percorrer e obstáculos a evitar consoante os tipos de navios e as variações

---

[224] O desenvolvimento dos serviços de saúde marítima, com as visitas constantes aos navios, implica uma utilização constante destes meios.
[225] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 4, fl. 142.
[226] TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 108v.
[227] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 5, fl. 19v.

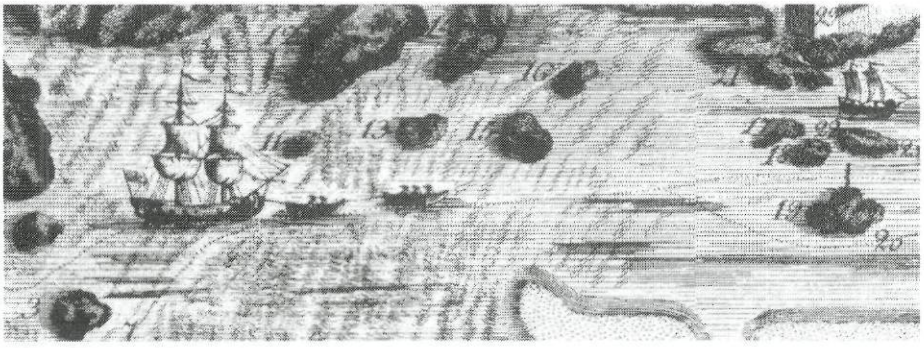
das condições de acolhimento consoante as épocas do ano. E, mesmo, consoante as conjunturas geo-morfológicas: sendo certo que os queixumes tinham como objectivo sensibilizar o rei em termos de matéria fiscal, em 1559 os autarcas do Porto lamentavam justificavam a falta de pão porque os navios evitavam demandar o Porto "por ser muyto mudada [a barra] do que sohya e não poderem no Imverno por ella entrar"[228].

Essas funções competiam aos pilotos práticos e tanto mais bem acolhidas quando, muitas vezes no termo de longas viagens, os navios chegavam sobre a barra extremamente desgastados e em vias de se perderem. Em sentido contrário, também era a eles que competia conduzir as embarcações para fora da mesma.



Gravura 13 – "Meter os navios dentro da barra"

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



Gravura 14 – Toagem de um navio na barra do Porto

[228] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0008, fl. 86.

Na Idade Média, havia-os, por exemplo, em Atouguia ou Buarcos. A sua função tornara-se indispensável, nesta época, em resultado das alterações morfológicas da costa. Estas, resultantes de comportamentos climatéricos cujos contornos começam a ser conhecidos, nomeadamente na sua acção causadora de modificações do nível das águas do mar[229], corresponderam, normalmente, a fenómenos de assoreamento, mais ou menos combatidos pelos homens e instituições, representando sempre porém modificações e problemas para os utentes dos portos. Nos finais da Idade Média já aparecem documentados. Resultam, os assoreamentos, dos movimentos da deriva litoral e de outros fenómenos complexos, alguns deles de origem humana como os arroteamentos, traduzindo-se, neste caso particular, 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 colmatação 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"[230]. Estas variações, acompanhadas localmente pelas gentes do mar, estimulam a criação de serviços de pilotagem, essenciais, insisto, nas entradas e saídas seguras das barras. Vem isto a propósito da nomeação do piloto de Atouguia, carta de D. Duarte na qual encontramos significativas menções à evolução do litoral, à intervenção das autoridades nele, bem como outras considerações relativas à importância do trabalho destes práticos. Passada no dia 11 de Junho de 1438, a carta de privilégio deste piloto indica-nos: " [...] que nos tempos pasados ao porto datouguija *seendo 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 vijr 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 strangeiros *nom auerem bõo conhicimento da entrada do dito porto* E nem podem a elles (*sic*) bem vijr *sem piloto que lho mostre* se perderom hi despois desto algũuns naujos e ao diante se podem em elle perder mais". Assim sendo, e, por serviço de Deus "e bem de nossa terra e saluamento *daquelles que no mar andam padecendo fortunas* E por os

---

[229] Ou "variações eustáticas". Sobre este tema ver as considerações de ARAÚJO, Maria da Assunção – *A evolução do litoral em tempos históricos: a contribuição da Geografia Física*, in *O litoral em perspectiva histórica...*, citado, 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*, no mesmo livro, p. 93-109.

[230] ARAÚJO Maria da Assunção – *o. c.*, p. 79-80.

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 priuiligiarmos e coutarmos e releuarmos de todollos encargos e serujdõões 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*", os quais deviam andar permanentemente nesse porto de Atouguia, bem como nos de Peniche e Porto Pim. E, no caso de um deles (arrais ou o seu ajudante) ir à pesca o outro ficava de serviço à pilotagem em seu lugar (embora, de preferência, devessem servir os dois em simultâneo no barco). O privilégio consistia na sua dispensa nos apuramentos para armadas e restantes encargos do concelho, e também não lhes deviam ser requisitados o (ou os) barco e aparelhos[231]. No caso do piloto do Mondego, a sua carta de nomeação foi exarada em 12 de Novembro de 1441. Tratava-se de Estêvão Anes, morador em Buarcos, homem do infante D. Henrique, instituído no cargo a seu pedido, pois ele infante "lhe tijnha dado carrego de tirar seus naujos da ffoz de Mondego que hi manda carregar". Tendo em consideração esta experiência o regente sancionou a sua nomeação como piloto dessa foz, dispensando-o, com isso, do pagamento de peitas, fintas e vários outros encargos concelhios[232].

No Porto, também os encontramos no século XV. Carregada de cereais para levar a Ceuta, a nau de Leonel de Lima, navio inscrito nesta cidade, necessitou de três batéis para ser levada a salvo para fora da barra do Douro em 1441, serviço este orçado em 650 reais[233]. Na mesma ocasião, outro navio da cidade, a nau do duque de Bragança, também destinada àquela praça marroquina, precisou de um batel para a rebocar até ao mar, trabalho que custou 250 reais[234]. É importante salientar que este mesmo serviço não tinha, ainda, um carácter institucionalizado. Quem pretendesse um piloto tinha de o procurar. Isso fica patente numa petição dos armadores da cidade, dirigida ao rei, solicitando-lhe autorização para a sua entrada

---

[231] TT – *Chancelaria de D. Duarte*, liv. 1, fl. 157v, publicado nos *Descobrimentos Portugueses* (documentos para a sua história publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques), vol. I. Lisboa: INIC, 1988 (reprodução fac-similada da edição do Instituto para a Alta Cultura, 1944), p. 394-395.

[232] TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 2, fl. 65v, publicado nos *Descobrimentos portugueses...*, citado, 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.

[233] "Item bj^{c} L^{ta} rreaes a tres batees que poserom a dita naao fora da foz do Porto"; TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 34, fl. 162v, publicada por AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das chancelarias reais...*, citado, tomo I, p. 414.

[234] Mesmo documento publicado na obra e p. citadas na nota anterior.

nos barcos, quando estes estivessem "sobre a barra" à espera de maré e de piloto, para lhes levar "cordas" e outros "aviamentos"[235].

Durante o século XVI os pilotos da barra ganham especial relevo no esquema organizativo da actividade marítima da cidade. Antes de meados do século, a sua acção já é bem conhecida. Em carta da Flandres, datada de 25 de Março de 1539, Manuel Cirne, feitor do rei nesses estados, anuncia o envio de vários navios de pão para uma cidade com fome. A última recomendação que faz aos vereadores é, a respeito dos pilotos, bem significativa: "*Item* parece me que seria bem que vossas merces provessem que ao emtrar da bara nom fosem [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"[236]. Depois dessa data, com a consolidação de correntes mercantes para ela direccionadas, tornam-se frequentes as menções aos pilotos locais, sobretudo a estes de S. João da Foz, ouvidos por mais do que uma vez em assuntos importantes, nomeadamente sobre as alterações da barra e a substituição do *pinheiro da marca*[237].

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 precizavão conferenciar á cerca das entradas dos navios"[238].

Pagos pela Câmara cada vez que esta precisava de recorrer aos seus préstimos, os pilotos eram homens de mar experimentados. Note-se que ainda não estamos a falar 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

---

[235] AHMP – *Livro A*, fls. 51-51v. A questão era sobre contrabando e fuga aos direitos. Repetir-se-á pelo tempo fora quer com os mercadores quer com os contratadores da alfândega.

[236] AHMP – *Vereações*, liv. 14, fls. 216-216v. Esta carta foi 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.

[237] Juntamente com os pedreiros, os pilotos (quer os da barra quer os dos navios da cidade) deram opinião sobre a obra. AHMP – *Vereações*, liv. 13, fl. 39v. Quanto à barra, falarei ainda dela adiante.

[238] Foi substituída pela estação dos Guardas da Alfândega, edifício ainda hoje 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.

hum bertão com trigo demtro da barra pera ele e pera sinqo homens que forão niso"[239]. Os registos de saúde de 1577 avançam elementos sobre a forma como era desenvolvida esta actividade. O piloto chegaria junto do navio com as autoridades (normalmente transportando 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 do referido barco recebendo, por vezes, indicações de terra dadas por outros companheiros[240]. Embora, como foi referido, a maioria dos pilotos vivesse em S. João da Foz, era conveniente que houvesse alguns de outros lugares. Isto tendo em conta o facto de este lugar poder estar impedido por peste e não ser permitido aos do navio entrar em contacto com alguém daquele lugar. Por essa razão, quando perguntado quem os 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"[241]. De qualquer forma, podendo, o melhor era evitar esta acostumada subida do piloto a bordo, lançar um cabo para o rebocador e esperar que as coisas corressem pelo melhor[242].

Mas 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 o interesse público, evolui para um ofício de carácter oficial no decurso do século XVI. Primeiro, no âmbito da orgânica alfandegária com funções de pilotagem e de vigilância do movimento por motivos fiscais. A falta de registos da alfândega impede-nos de acompanhar a evolução do cargo. Possivelmente esteve sempre integrado no quadro de funcionários da mesma conforme os indícios já aqui apresentados. Em 1572, o rei comunica ao contador da comarca do Porto e aos oficiais da sua alfândega "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 allfandegua della [...] e servirá asy e da maneira que servia Bastiam Pirez seu sogro per cujo fallecimento está vaguo 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

---

[239] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 5, fl. 296.

[240] Sabemos destas indicações pelo regimento dos pilotos de 1628; sobre este assunto ver SILVA, Francisco Ribeiro da – *O Porto e o seu termo...*, citado, vol. I, p. 111.

[241] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 54vb).

[242] Como fizeram em 1577 o britânico Ingram Barman e o seu navegador que, "pergumtados que pilloto hos metera de demtro da barra diserão qùe 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. 54va).

lhe serão paguos á custa dos rendeiros da dita alfandegua quando for arendada e quando nam há custa de minha fazenda"[243].

Em seguida, com intervenção da Câmara no processo. Decisiva. No último quartel desta centúria, a pilotagem da barra transforma-se num serviço permanente de interesse municipal, com remuneração estabelecida, "paga pelas partes", numa tabela sancionada por aquela instituição e cujos preços os pilotos nomeados deveriam respeitar. O provável aumento do tráfego e o desconcerto na entrada dos navios, eventualmente também questões de controlo do tráfego e de segurança motivadas, neste particular, pela crescente instabilidade marítima, e talvez, também, o aumento da tonelagem dos navios de longo curso, terão levado a Câmara a criar um corpo permanente de pilotos práticos, composto por oito elementos de diversa proveniência. Com os pilotos, a cidade garantia uma espécie de "guarda avançada" de vigilância permanente da barra, dado que a maior parte deles se fixava na Foz. Introduzido na reunião de 14 de Março de 1584, o assunto foi retomado em 17 do mesmo mês[244]. Nesta altura, "asentaram que ha quanto acontesia muitas vezes perderem se muitas naos por a bara desta cidade com fazenda que pera ella vem e mamtimentos por fallta de pillotos e de os nam aver escolhidos por havitar a muitos enconvinientes 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 acustumada e assinaram"[245]. Saliente-se, neste grupo, um piloto matriculado nos róis régios, dois galegos e um castelhano de Parejil. Saliente-se também, e isso pode ter algum significado no arranque da actividade, particularmente no que diz respeito à definição de competências e futura reorganização de serviços, que o piloto da barra Diogo Gonçalves, cuja nomeação régia há pouco acompanhámos, não integra este

---

[243] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0009, fl. 244v. Passado por André Vidal (com ordem de Sebastião da Costa) em Lisboa no dia 7 de Março de 1572, o documento foi copiado para os registos da contadoria do Porto no dia 17 do mesmo mês.

[244] Na colectânea *O rio e o mar na vida da cidade*, já citada, aponta-se, entre os documentos patentes na exposição organizada por alturas da inauguração da ponte da Arrábida, um documento do livro 26 de vereações, fl. 284v no qual a câmara deliberou escolher "oito homens práticos para servirem de pilotos aos quais se arbitrava o salário que poderiam exigir". Documento datado de 14 de Março de 1581. Creio tratar-se de um lapso, confundindo o ano.

[245] AHMP – *Vereações*, liv. 26, fl. 287.

primeiro lote de pilotos "municipais". Estará, porém, presente na segunda lista de práticos nomeados pela Câmara em 1585.

Assim instituído, o serviço não começou bem. Primeiro, houve conflitos a dirimir com as autoridades do forte da Foz. 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 custumam portar as naos que vem de fora por rezam de nam cororem 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 há fortalleza omde ho 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 impossível garantir a continuidade do serviço e, portanto, havia que protestar junto do capitão, o senhor 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 provocados pelos próprios pilotos os quais, constituídos numa espécie de corporação, causaram uma série de transtornos, apenas resolvidos com a intervenção do poder central. De início, limitaram-se a protestar junto da Câmara, que os apoiou, contra o facto de haver gente, que não eles, a meter e a "botar fora" da barra navios[246]. Mais tarde, conseguiram garantir o exclusivo na entrada a bordo dos navios e a função de vigilância do trânsito marítimo que se apresentava avante da barra. De certa forma, a insistência neste tipo de questões parece ser resultante da vontade de monopolizar a actividade, não somente por brio profissional mas também porque

---

[246] 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 luguar de Sam João que nenhũa 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 oficio tomarem contra força deste nosso mandado no qoall encorreram todas as vezes que ho contrairo fizerem". Em seguida, indica-se a lista dos habilitados, na qual já encontramos algumas diferenças relativamente ao primeiro corpo nomeado: André Pires, Vicente Gomes, Cristóvão Jácome (não estava na primeira lista), Pedro Gonçalves Misericórdia, Diogo Gonçalves (tal como o anterior, piloto do rei, e também novo no grupo embora, como já vimos, fosse piloto da barra no âmbito da alfândega desde 1572), Manuel Afonso (elemento novo), Sebastião Pires galego, André Eanes (novo no grupo). Portanto, em apenas um ano, quatro substituições a assinalar. Acrescenta-se ainda que nenhum piloto "bote navyo nem barquas nem pinasas de fora da barra asi 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.

havia aqui um negócio que interessava proteger. No dia 26 de Fevereiro de 1597 publicava-se um primeiro esboço do regimento dos pilotos, documento importante para conhecermos algo mais da evolução do seu papel. Nesse dia, 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 vãao 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 Gonçallvez 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 diligemcia sobre a que virem meter as naaos de demtro. E toda a pessoa que o comtrairo fezer pagara simcoenta cruzados pera acuzador e cativos e hum ano de degredo pera hum dos lugares d'Affrica". Em época de constantes 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"[247]. Uma vez garantido o monopólio, os pilotos passam a ditar as regras de funcionamento do trânsito. E, em resultado disso, a qualidade do serviço começou a ressentir-se. Mantendo-se o seu número entre os cinco e os dez elementos, 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 cobrados aos interessados. Por causa disso, afirmava-se, havia acidentes ou os navios, pura e simplesmente 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, mesmo, ainda no século XVI, como vimos, a presença de um piloto do rei entre os nomeados pela Vereação) denuncia essa mesma intervenção, talvez reguladora da actuação deste corpo[248].

Também devemos considerar o facto de nem todos necessitarem de piloto. Os mareantes da terra, apesar de se dizer, em inícios do século XVII, que nem todos

---

[247] AHMP – *Vereações*, liv. 33, fls. 42v-43.

[248] A título de exemplo refira-se a notificação feita pela câmara ao piloto António Carneiro relativamente ao exercício do seu ofício, que não o desempenhasse sem antes apresentar na primeira vereação uma provisão régia que obtivera depois de eleito por essa mesma câmara – portanto, nesta altura parece ser necessário que o rei confirme a 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...*, citado, vol. I, p. 354.

conseguiam entrar a barra sem ajuda de práticos, na generalidade estavam capacitados para o fazer. Possivelmente, também, alguns mercadores e instituições compostas por gente ligada ao mar, providenciariam meios para os seus navios poderem entrar em segurança. Isso mesmo 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 meã, e duas ancoras de forma e hũa mesa e duas fateixas, a que estão amarrados os ditos bateis"[249].

A finalizar este assunto, duas notas.

Primeiro, o facto de, desde o estabelecimento oficial dos pilotos se começarem a suceder as 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, recentemente falecido. O novo piloto morava na Foz, tal como a maioria dos seus companheiros[250].

Segundo, tal como considera Jacques Bernard, os pilotos da barra são elementos destacados de uma solidariedade internacional que percorre os mares europeus. Ao colocar o seu saber ao serviço de navios de qualquer pavilhão, o piloto contribui decisivamente para reforçar os factores de aproximação entre mareantes de diferente nacionalidade[251].

14. 11. Vigilância da barra

No ponto anterior vimos como uma das razões que presidiu à criação do corpo de pilotos práticos foi a vigilância da barra. Uma preocupação primeiramente

---

[249] Além disso, a confraria recebia ainda, dos homens de negócios do burgo um vintém por cada caixa de açúcar do Brasil descarregado no porto da cidade, para manutenção desta e de outras obrigações. Sobre este assunto ver 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. Esta confraria, segundo este autor, foi criada em 1516. Em 1556, como já foi referido neste trabalho, assina um 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.

[250] Foi-lhe dado juramento "que sirva de pilloto no dito lugar, de meter hos navios he os botar de fora he de todo o mais que pertense ao hoficio 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". Ver AHMP – *Vereações*, liv. 29, fl. 88v.

[251] *Navires et gens de mer à Bordeaux...*, citado, vol. II, p. 703.

manifestada pelo governo central e serviços alfandegários para, logo em seguida, ser acompanhada por idêntica atitude da Câmara. Veremos, em capítulo próprio, como os guardas-mores de saúde e, antes deles, os guardas do rio, participavam também nesse encargo. Aqui, mencionarei apenas, brevemente, os guardas da costa, oficiais nomeados e pagos no âmbito dos serviços alfandegários.

Com uma barra bastante afastada da cidade, com Leixões, um ancoradouro alternativo cada vez mais frequentado pelos navios (em parte até, por vontade dos próprios armadores do burgo) e uma faixa costeira entre esse porto e a entrada do Douro, havia que contar com acções de contrabando e dar-lhes combate. Nesse sentido, uma das principais medidas consistiu na criação de guardas da barra e da costa. Já vimos como o piloto da alfândega, antecessor dos pilotos práticos municipais, estava incumbido de controlar os navios que se aproximavam. Mas isso não era suficiente. Houve que definir um âmbito geográfico de actuação e nomear pessoal para melhor se poder controlar o tráfego. Geograficamente, era preciso actuar sobre a faixa costeira apontada: entre a barra e Leixões. Para tal, nomeou-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 cartas de nomeação registadas nos livros da Contadoria encontra-se a de António Fernandes, datada de 11 de Janeiro de 1520[252]. Este homem, 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 oficio 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"[253]. Quanto a 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, criado do bispo de Lamego, primo do monarca, acabasse os dois anos que servia nesse lugar, o que indicia que, inicialmente o cargo seria desempenhado a termo certo. Pelo seu trabalho, receberia 3 000 reais anuais e, de entrada no cargo

---

[252] Registada nos serviços do Porto em 30 de Julho de 1522.

[253] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 174v. Note-se que, de qualquer forma, o anterior detentor da função era pago para isso.

pagou 1 500 reais, "de ordenado", na chancelaria régia[254]. Não terá ficado muito tempo neste serviço. João Formoso, morador em Matosinhos sucede-lhe no lugar, obtendo-o através de outro motivo vulgar nesta época: a renúncia. Neste caso, de Tristão Rodrigues, que a comunicou em 17 de Março de 1531. Curiosamente, a nomeação de João Formoso ocorre dois dias depois – o que indiciará a venda do cargo – e é registada nos livros do Porto em 24 desse mesmo mês. Este ofício vencia "de mantimento e calças" os mesmos 3 000 reais anuais e, para tomar posse, o nosso homem pagou 2 000 reais na chancelaria[255].

15. Iniciativas de defesa do porto

As preocupações com a defesa do porto da cidade também estiveram bem presentes na sua organização geral. Embora o afastamento da barra e o perigo que, na maior parte das vezes, a transposição desta representava pudessem, por si só, funcionar como elementos dissuasores, os governantes tinham consciência de que isso não era suficiente. Tal como noutras áreas, as realizações neste campo são mais notórias a partir do século XVI. Porém, 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 ataques de corsários de Aragão, há indicações régias para se proteger o rio estendendo-se uma cadeia de ferro que impedisse a progressão dos barcos, a qual seria presa em torres construídas em cada uma das margens. Tratava-se, no fundo, de promover uma iniciativa conhecida em portos europeus como La Rochelle.

---

[254] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 187v.

[255] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 53v. João Formoso esteve nesse lugar durante muitos anos. Em 1560 (Maio, 9) fora confirmado no mesmo pela regência e, nessa ocasião foi-lhe feita doação do mesmo com possibilidade de, depois da sua morte, o cargo ficar para uma filha que o daria em dote a quem com ela casasse. No dia 3 de Outubro de 1581, por morte de João Formoso, o cargo passou para o seu genro Agostinho Pires (ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0009, fl. 327). Também aqui estamos perante uma prática conhecida neste período: alguém que é agraciado com um cargo com a faculdade de o transmitir em dote.

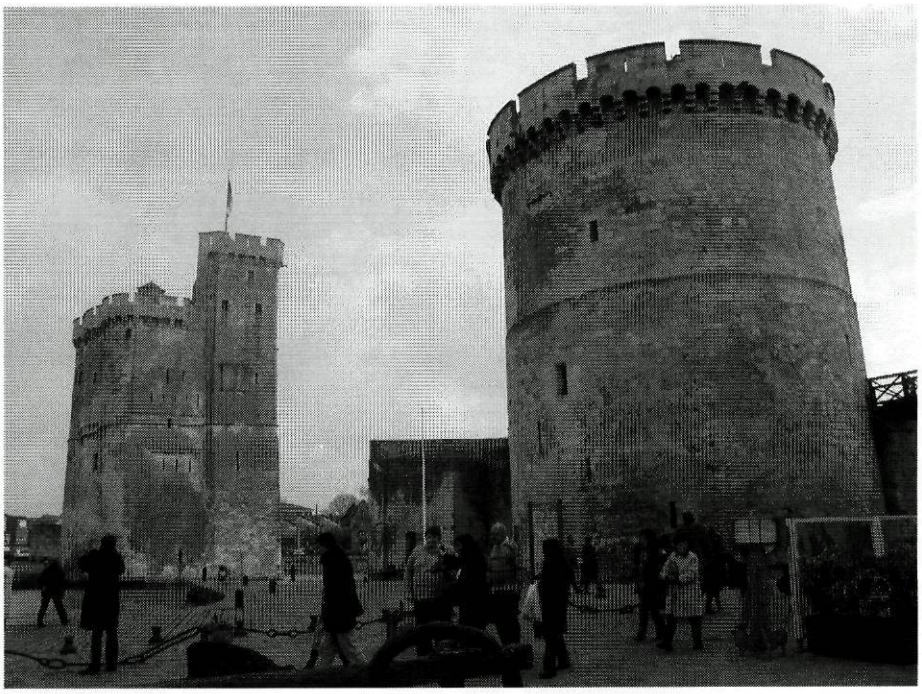


Foto 16 – As torres das cadeias de La Rochelle

No dia 12 de Dezembro de 1359, encontram-se pela primeira vez os representantes do Porto e de Gaia para deliberarem sobre a obra, a ser feita junto da Arrábida (no lado do Porto) e Bicalho (em Gaia?[256]), neste caso "em huuns penedos muj boons que hj estam". Entre os presentes estava um navegador/mercador prestigiado: Afonso Martins Alho. O início previsto dos trabalhos fora marcado para o dia 16 de Dezembro e convinha que começassem em simultâneo nas duas margens "per tal gissa que o lauor duum e do outro cabo ffosse ffeito e Acabado em huum tempo por que nom prestaria Aobra duum ssem A do outro". Contudo, Gaia coloca problemas e exige 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 em estender a sua autoridade, o certo é que foram levantadas objecções pertinentes. Estas têm a virtude de nos alertar para a complexidade destas iniciativas nesta altura, 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: junto à urbe e local 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

[256] Este topónimo não é raro. Bicalho é também nome de lugar da margem direita do Douro, entre o monte da Arrábida e Nossa Senhora da Boa Viagem, ou seja, muito próximo do lugar aqui referido para a instalação da torre. Encontra-se cartografado, entre outros, 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*, trabalho de 1779.

mandado fazer parecia desconforme ao mandado régio e aos seus objectivos. Neste particular, "diziam que eles ffalarom ia 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 é informação importante, estando a cadeia já feita, então que a experimentassem e decidissem em conformidade. Os do Porto, por sua vez, 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 ditta 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 recorrem 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, desde logo, à própria cidade do Porto: pois "lhjs dessem Alguuns meesteiraaens e pedreiros dos que Auyam na ditta Çidade com que podessem começar aditta torre Eque elles de sua parte buscariam al Allguuns outros". O que lhes foi concedido[257]. Embora haja referências a topónimos como *a torre* e o *cobelo*, junto dos locais referidos neste documento[258], é improvável que tal solução defensiva tenha sido posta em prática. Pelo menos, em lugar algum, a documentação dá conta da sua existência.

Esta longa descrição ajuda-nos a perceber algo da realidade portuária local neste âmbito. Por um lado, a aparente vulnerabilidade da cidade e do seu ancoradouro; por outro, a importância conferida às iniciativas locais na execução destes projectos. Assim como o seu finaciamento. Apesar de haver uma carta do rei sobre o assunto, as indicações nela contidas, nomeadamente os lugares de implantação das torres, só podem ter sido fornecidas pelas autoridades da terra. Além disso, e reforçando uma ideia já avançada, saliente-se o valor atribuído ao parecer das gentes de mar, conhecedoras de idênticas realidades portuárias no contexto das suas próprias

---

[257] *Corpus codicum...*, citado, vol. VI, p. 69-72.

[258] GUIMARÃES, Joaquim António Gonçalves – *Gaia e Vila Nova na Idade Média. Arqueologia de uma área ribeirinha*. Porto: Universidade Portucalense, 1995, p. 167.

viagens, e do próprio ambiente que lhes é familiar, estando portanto, abalizados a dar uma opinião pertinente. Já vimos como isso também aconteceu com as indicações por eles fornecidas para a execução da obra da Torre da Marca. Outro aspecto a ter em conta, e que se repetirá, noutros domínios, pelo tempo fora: as questões económico-financeiras a sobreporem-se às preocupações com a segurança. Mas creio que esta atitude é apenas aparente. É bem provável que ela deva ser interpretada como uma demonstração de bom-senso. O bom-senso de quem tem um conhecimento prático profundo e percebe que se vai gastar dinheiro inutilmente[259]. Finalmente, o facto de se perceber que há necessidade de vigiar o rio e, eventualmente, de colocar alguma fortaleza (bem) equipada para impedir a aproximação de adversários. Quanto ao primeiro aspecto, ele será concretizado, preventivamente, pela nomeação de guardas do rio e pela organização de um sistema de fachos e atalaias de que falarei em seguida; relativamente ao segundo, a implantação de fortalezas, só será posto em prática a partir de meados do século XVI. Enfim, a informação sobre a importância da artilharia (ainda primitiva, os "trabuquetes") entre os meios defensivos previstos.

Como se disse, esta iniciativa nunca deverá ter sido concretizada. Em parte, isso dever-se-á explicar, não apenas pela dimensão do dinheiro a aplicar na obra devido à dimensão que a mesma teria, mas também, e sobretudo, pela conclusão da muralha do Porto, em finais do século XIV. Com ela, as medidas preventivas em termos de defesa da cidade passam, como já vimos, pelo encerramento das portas e postigos em épocas de instabilidade ou por ocasião do recrutamento de tropas locais destinadas a integrar as hostes militares por alturas de expedições organizadas pela coroa, organizando-se, então, uma escala de rondas na qual se colocava atenção redobrada na zona ribeirinha.

15.2. Fachos e atalaias

Outra medida preventiva importante consistia na vigilância da costa. Esta, por seu turno, implicava um sistema de comunicações que, embora rudimentar, cumpria os requisitos pretendidos. Consistia na existência de um conjunto de *fachos* ou *atalaias*, postos de observação colocados junto das praias ou um pouco chegados ao interior, em arribas, promontórios ou simples locais elevados de onde se avistava grande extensão de mar, onde estavam postados vigias encarregados de olhar o mar e fornecer indicações precisas acerca do número de embarcações que se aproximava

---

[259] De certa forma, isso acontecerá com a recusa sistemática dos mestres em colocar artilharia nos navios durante muito tempo. Voltarei a este assunto.

da barra. A comunicação funcionava em cadeia, havendo transmissão dos sinais de um para o outro posto até chegar à cidade. Posteriormente, até à fortaleza da barra, primeiro baluarte contra as investidas. Deste modo, e graças à sua localização estratégica, era possível ganhar o tempo suficiente para reunir milícias e providenciar medidas de defesa contra potenciais inimigos. Devemos, portanto, insistir no carácter preventivo deste recurso. Assim, a pouco e pouco, desde o período medieval, a costa foi sendo ponteada com diversas torres de vigia mais ou menos fortes, mais ou menos rudimentares, das quais parece persistir apenas uma, integrando-se na actual Quinta do Fojo em Vila Nova de Gaia.



Foto 17 – Facho do Fojo

É improvável que estas torres estivessem sempre providas de pessoal. Seriam abandonadas sempre que a ameaça passasse e retomadas (eventualmente com algumas obras apressadas de recuperação) sempre que ela se voltasse a fazer sentir. Algumas delas, como se disse, nem sequer seriam mais do que um simples posto improvisado em locais propícios, sem grandes estruturas fixas[260]. Uma das primeiras notícias sobre os fachos e atalaias da costa adjacente do Porto, a norte e

[260] Apesar do discurso do engenheiro militar Juan Baptista Antonelli acerca da forma como se haviam de guardar as costas mediterrânicas espanholas, fazendo destas torres pequenos postos militares avançados. As torres de vigia foram bastante numerosas nas costas valencianas durante os séculos XVI e XVII – embora, tal como as que encontramos junto do Porto, tenham origem no período medievo – em razão dos ataques dos corsários muçulmanos (por todo o século XVI e para além dele, sem grandes quebras mesmo após Lepanto) e, desde meados do século XVII, para prevenir as ameaças britânica e francesa; sobre este assunto ver o importante estudo de 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.

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 posser em villa de comde E asy aa çidade do Porto"; ou seja, estaria 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 seria complementado pela vigilância no mar efectuada por barcas e caravelas que andassem na faina, as quais, quando vissem inimigos, deveriam apressar-se a "dar Recado e aviso a esa villa e vos dhy a lixboa"[261].

Com o reino ameaçado por corsários franceses, D. Sebastião retomou este tema no chamado *Regimento das companhias*, datado de 1570, no capítulo *Vigias*. De acordo com ele, e tendo em mente 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 mais convenientes onde se postariam as vigias as quais, durante o dia, deviam postar-se, preferencialmente "nas pontas que mais se descobrirem ao mar, e de noite nos portos, calhetas, praias ou pedras em que parecer que os ditos inimigos poderão desembarcar"[262]. De acordo com a prática do tempo, de certeza que a maior parte dos sítios escolhidos já havia acolhido anteriormente essa função, bastando recolocá-los no activo após algumas obras (quando as estruturas eram mais elaboradas, de tipo torre) ou mera reposição dos elementos que constituíam o facho (nas mais simples). Esta lei de D. Sebastião teve acolhimento na cidade e os fachos foram repostos. 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 emposyção pera se gastarem nos fachos que se ham de fazer na costa e outras despesas"[263]. Embora este mandado tenha como intenção fazer deles um serviço permanente, isso seria difícil de concretizar nesta época. Este tipo de soluções, torno a insistir, era sempre transitório, abandonado logo que

---

[261] *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.

[262] SOUSA, António Caetano de – *Provas* III, citado por Magalhães Basto no estudo citado, p. 249.

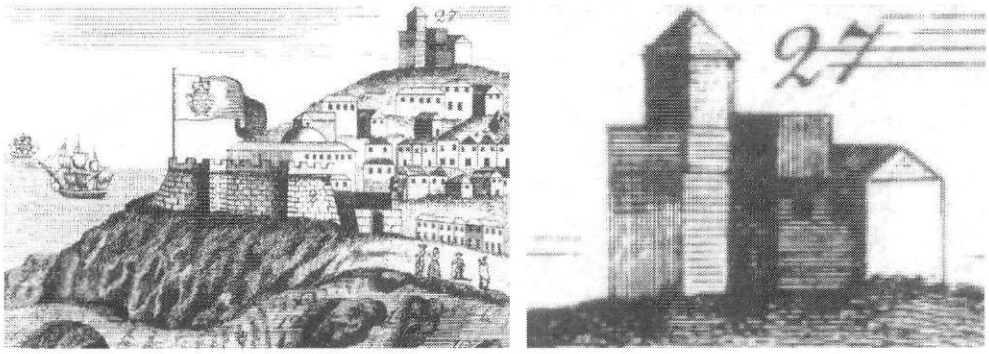
[263] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 5, fl. 156.

os alarmes passassem como aliás se pode comprovar nos termos do mandado seguinte: em 1594 voltava a fazer-se sentir o perigo de uma 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 custumava 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 risquo (?) do possivel"[264].

Durante o dia, nestes postos estariam dois homens, entrando um ao amanhecer e servindo 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 elementos. 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"[265].

No citado mandado de 1594, para além das instruções sobre o seu funcionamento, é-nos dada uma listagem de lugares estratégicos e indicações preciosas sobre a organização defensiva dos lugares, a cargo de funcionários locais. Estes são convocados à Câmara sendo informados da necessidade de os reactivar:

- Na Foz, manda-se a Pantalião Gonçalves, juiz do lugar, que acenda os fogos na Nossa Senhora da Luz, "como dantes se costumava". Como já foi referido, esta função será prolongada com a transformação deste facho em farol, surgindo como uma estrutura em pedra fixa, visível na gravura seguinte.



Gravura 15 – Farol de Nossa Senhora da Luz

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

---

[264] AHMP – *Vereações*, liv. 32, fls. 210-211.
[265] SOUSA, António Caetano de – *Provas* III. Citado por Magalhães Basto no estudo referido, p. 250.

- Em Matosinhos, Francisco Afonso, juiz desse lugar, colocaria o facho e vigia "na praia onde dantes se costumava";

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

- Na Maia, o concelho mais extenso, esse encargo cabia ao ouvidor Sebastião Afonso, que os colocaria nos lugares de Lavra, Angede, Labruge, Vila Chã e Mindelo.

Estes oficiais deveriam responsabilizar-se pela vigilância dando juramento aos guardas. Deveriam ter cuidado de colocar nesses postos gente de confiança. Também deveriam ter o cuidado de comunicar às populações a importância de estarem alerta e de não exorbitarem nas convocatórias. Assim, de noite seriam feitas "sobreroldas de maneira que a costa fique bem guoardada" mas sem "avexação" e "opressão" ao povo. Como sempre, esperava-se eficácia. E esta, no entendimento geral, seria conseguida desde que os fachos "comunicassem" uns com os outros, principalmente com os de Vila do Conde e os restantes de Entre Douro e Minho mandados colocar conforme à ordem do citado 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 pusese 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 foi a vez do ouvidor de Azurara, Martim Vaz de Araújo, a quem foram repetidas as ordens de colocação destas estruturas nos sítios "acostumados e com muito cuidado mas sem opressão ao povo"[266].

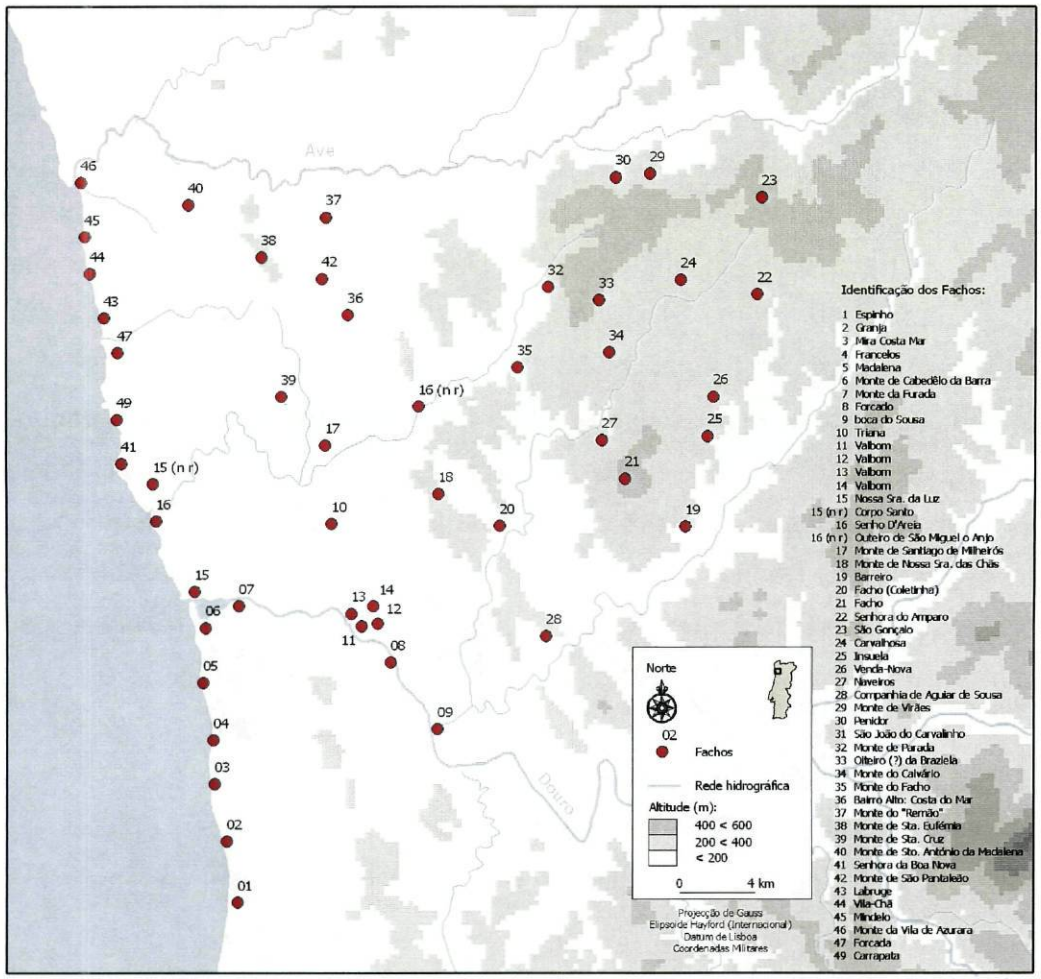
Entre os séculos XVIII e XIX estes (e, possivelmente outros) postos ainda estavam no activo. Em Gaia havia sete fachos, desde Espinho ao "monte da Afurada"; em diversa cartografia destes séculos surge, um pouco a montante do lazareto de Valdamores, a indicação de um facho, portanto dentro do rio[267]. 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 da Luz (onde, mais

---

[266] Ver todos estes dados em AHMP – *Vereações*, liv. 33, fls. 210-212v, 217v.

[267] Por exemplo, no já citado mapa de José Monteiro Salazar (1779), assim como no de Luís Gomes de Carvalho, *Planta da foz do Douro até Quebrantoes para inteligencia do plano de melhoramento da barra do Douro* (1825), mapas pertencentes ao acervo da Biblioteca Pública Municipal do Porto.

tarde, nascerá um farol), na Foz, até ao monte de Nossa Senhora das Chãs. Finalmente, no concelho da Maia, o mais extenso, 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.



Fonte: AHMP - *Livro 1 de "Ofícios do Capitão-Mor"*
Carta Administrativa de Portugal (Atlas do Ambiente), escala 1:250.000, Direcção Geral do Ambiente, 1994

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

Estes fachos tiveram ainda ampla utilização durante as Guerras Peninsulares. Note-se, no mapa acima reproduzido, que este sistema de vigilância era também recurso defensivo utilizado no interior, decididamente ao longo dos prováveis caminhos de invasão e, como tal, necessitados de postos de observação em caso de ataques terrestres. Repare-se também que, pelo menos desde o século XVIII, acima do lazareto de Valdamores, já algo distante da barra, havia um facho destinado a avisar a cidade do Porto de eventuais incursões de inimigos.

No início do século XVIII, Bluteau, baseado no referido regimento de D. Sebastião e na sua própria observação, define-os perfeitamente: "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"[268].

15.3. Baluartes e fortalezas

A fragilidade das defesas do porto fica bem 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 so speritu 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"[269].

Este episódio, bem como outras notícias mais tardias de assaltos a navios e estabelecimentos atlânticos portugueses – por exemplo, o ataque francês ao Funchal em 1566 – no contexto de uma forte concorrência marítima aos interesses portugueses levada a efeito pelas potências do Norte, conduziram à activação de um programa de defesa da costa portuguesa, fundado na construção de uma série de fortalezas artilhadas, de nova traça o qual, entre outros, se destinava a defender as entradas de barras e a circulação impune de navios adversários. No Porto, essa política começou a ser posta em prática com a construção do forte de S. João da Foz, projecto da autoria do engenheiro militar Simão de Ruão, datado de 1567[270]. 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[271]. O forte foi dotado de uma guarnição e, depois de 1580, representaria 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, e estavam encarregados de por

---

[268] BLUTEAU, Rafael – *Vocabulario Portuguez e Latino*, Coimbra, 1713, citado por Magalhães Basto no estudo referido, p. 250.
[269] DIAS, Francisco – *o. c.*, p. 46.
[270] Sobre este assunto, ver o já citado trabalho de BARROCA, Mário Jorge – *As fortificações do litoral portuense*, onde encontramos informação essencial sobre as políticas de defesa implementadas no Porto durante a Época Moderna. Sobre a introdução da *traça italiana*, dos fortes abaluartados (com os quais os portugueses estavam familiarizados desde os anos trinta do século XVI) 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 língua inglesa, 1988).
[271] Estas ordens em AHMP – *Provisões*, liv. 2, fls. 377 e 407.

em prática algumas medida políticas do poder central, nomeadamente o bloqueio à navegação holandesa no seguimento da secessão das Províncias Unidas[272].

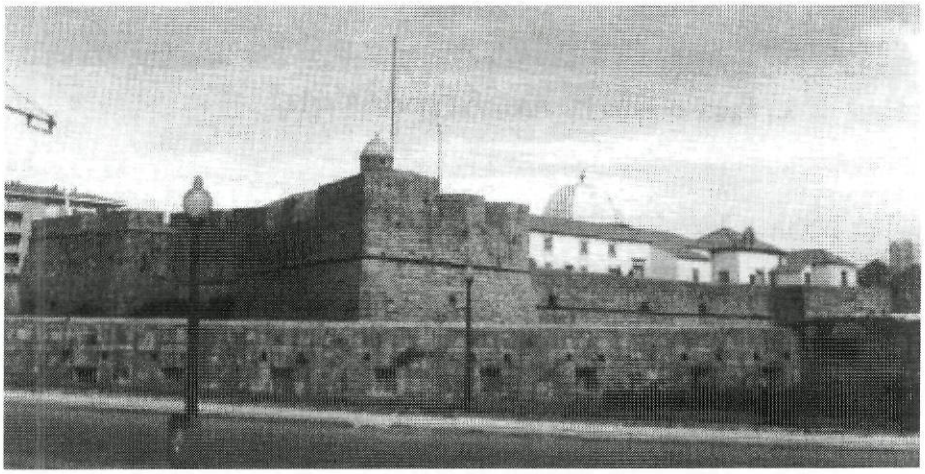


Foto 18 – Forte de S. João da Foz

Também neste domínio estamos perante um movimento que conheceu desenvolvimentos em vários quadrantes geográficos, com a adopção de diferentes soluções: já me referi às iniciativas de defesa da costa valenciana mas devemos apontar também a rede de fortificações em torno de La Rochelle, nas quais não foram seguidas, maioritariamente, as regras da "escola italiana", fundada "numa estricta aplicação da geometria e dos traços regulares, frequentemente mesmo em detrimento da adaptação das formas do conjunto à topografia", mas sim colhendo-se inspiração na chamada "escola holandesa" na qual se combinava o uso de esporões metidos no mar, fossos e baluartes, combinando-se o uso da pedra e da terra batida[273].

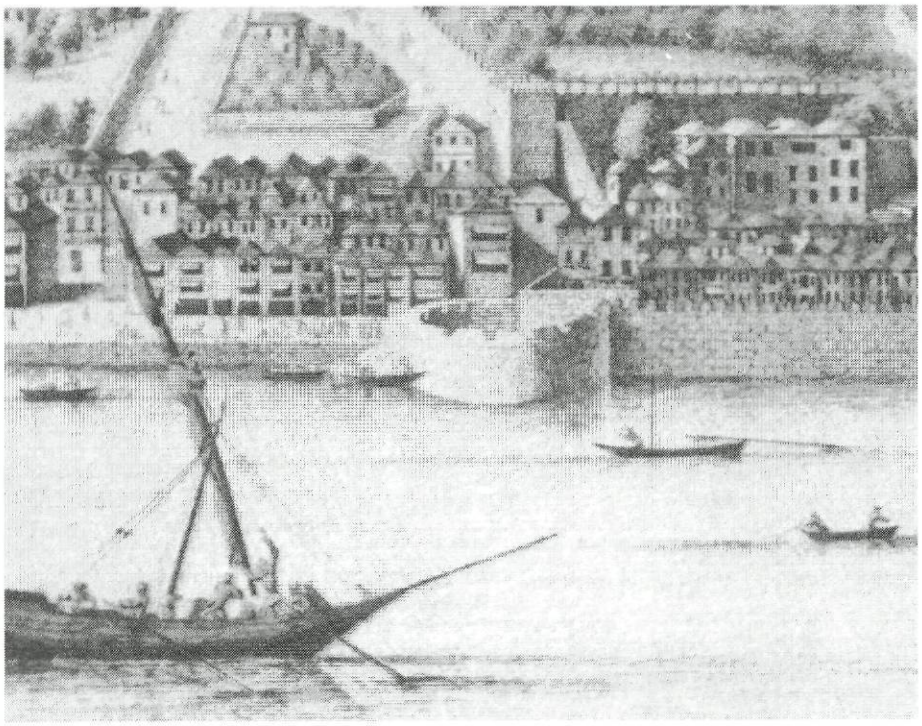
Depois da derrota da *Armada Invencível*, em 1588, e das redobradas ameaças à navegação e segurança dos portos ibéricos, foi decidida, no Porto, a edificação de uma segunda linha defensiva junto da cidade, a qual foi efectivada pela construção do baluarte de S. Filipe, em 1589, no sector poente da muralha,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

---

[272] Em 14 de Novembro de 1598, D. Juan de Carvajal pediu aos vereadores, a título de empréstimo, as carretas de artilharia grossa que se guardavam na fortaleza da Porta do Olival" e um canhão de bronze; em 6 de Fevereiro de 1599, o mesmo capitão pedia aos vereadores que o ajudassem a cumprir "el enbargo general dellas personas, navios y asiendas delos de Olanda y Zelanda", informando também acerca do apresamento de diversas naus e da detenção de alguns flamengos que deveriam ser metidos a remos nas galés; por fim, exigia à câmara que não deixasse partir navios estrangeiros (normandos, por exemplo) sem os seus mestres darem fiança a não irem a qualquer porto inimigo. Sobre estes assuntos, ver AHMP – *Vereações*, liv. 34, fls. 164, 198; liv. 35, fl. 54, entre outros.

[273] Sobre este assunto ver FAUCHERRE, Nicolas – *Les fortifications de La Rochelle, place de sûreté*, 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. 177 (o artigo entre as páginas 177 e 194).

dotada de algumas peças de artilharia. Ainda voltarei a falar desta estrutura no decurso deste trabalho.



Gravura 16 – Fortim de S. Filipe

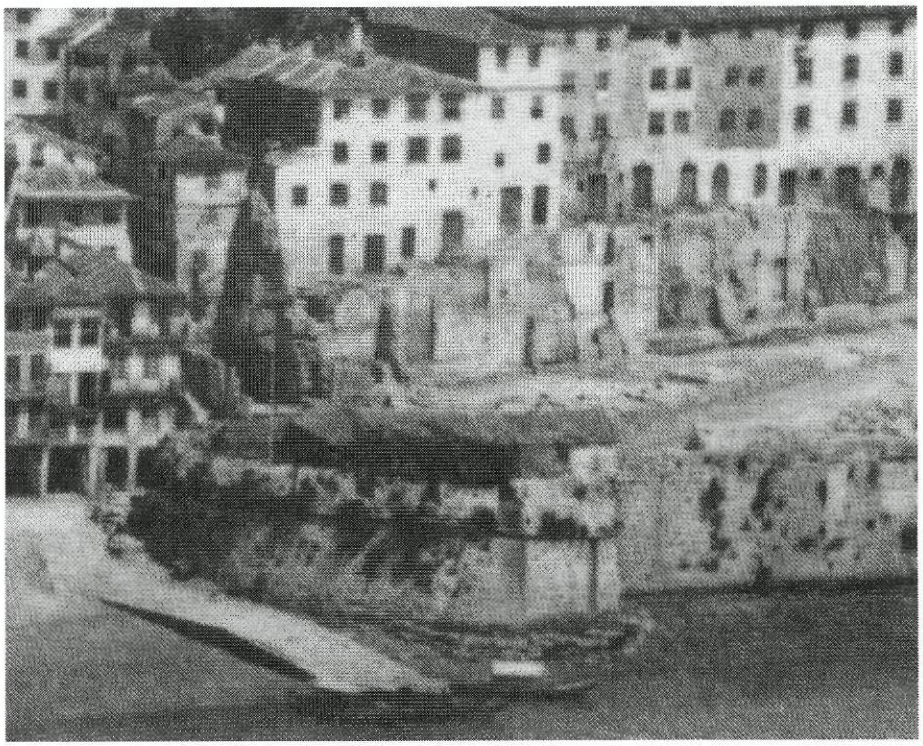


Foto 19 – Ruína do fortim de S. Filipe

Diga-se, enfim, que esta rede de fortificações era complementada por um serviço de vigilância activa, no mar, com o patrulhamento das águas adjacentes, feito a partir de embarcações particulares mais ligeiras, como as caravelas e barcas de pescar, e

realizada também por *barcas de vigia*, cuja tutela competiria ao município, em coordenação com os serviços da fortaleza da barra[274].

16. Projectar o porto: novas formas de intervenção política

Como ponto final desta primeira parte, devemos olhar para outras facetas da administração do espaço portuário e de orientação da política portuária. Deixemos, para já, de lado as intervenções régias no desempenho dos estaleiros navais e no deslocamento de mão-de-obra especializada do Porto para Lisboa, em resultado de estratégias de ampliação da Ribeira das Naus e centremos a nossa atenção noutras iniciativas que representam alguma continuidade em relação aos temas que temos vindo a acompanhar.

Em certa medida complementares da intervenção que temos vindo a observar decorrem, 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, mais concretamente, entre as estruturas de orientação mantidas e criadas e a pilotagem de navios na barra, o elemento comum é precisamente esta, a barra da cidade. Complicada, como já se disse, foi causa de preocupações constantes no decurso da História. Uma coisa parece certa, porque comprovada até aos nossos dias: pelo regime do rio, morfologia do local (e, como já sabemos, mesmo assim, esta já extremamente modificada em relação ao período em análise) e forma como aquele se encontra com o mar, a barra era bastante delicada de transpor. Isso devia-se (deve-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[275]. As cheias, consoante a sua qualidade – grandes ou normais – contribuem para, respectivamente, ampliar ou diminuir a amplitude deste areal.

---

[274] 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.
[275] OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *o. c.*, p. 139-141

Esta variação foi sentida desde sempre. Conjugada com outras características naturais, tais como a existência de conjuntos de recifes à tona ou submersos, bem como variações de correntes fluvio-marítimas muito acentuadas, fizeram da navegação nesta área um processo em alguns momentos bastante complicado.

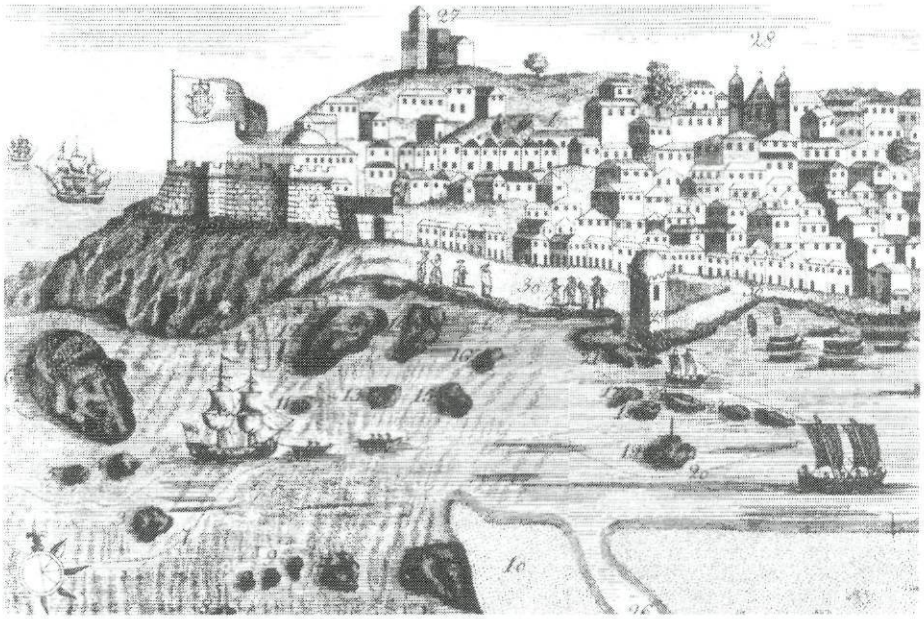
No entanto, parece ser indubitável a dificuldade de transposição de todos estes obstáculos. Ouçamos o testemunho de um piloto estrangeiro: "La barra é lontana meno d'une mezza lega, pessima e difficilissima a pigliarsi per la stretezza e obliquità del Canale. A questo fine fuore della città sopra un'eminenza, che scopre 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"[276]. Canal estreito e oblíquo, dizia o piloto italiano. "Do Cabedelo à Cantareira os barcos percorriam um verdadeiro labirinto entre os rochedos, visíveis ou submersos. Nesta curta distância os navios eram ameaçados por, pelo menos, *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"[277]. Dizia-se que cada pedra tinha na sua conta pessoal alguns navios afundados[278].

---

[276] *Viagem de Cosme de Médicis* (trata-se do relato do seu 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 ..., citado, vol. I, p. 541.

[277] 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. 79. As dificuldades aumentavam em períodos de cheias e de fortes correntes ou em dias de maresia e nevoeiros nos quais era impossível "furar" através da "cerração". O nevoeiro é uma das principais causas de encerramento da barra duriense. Ver o mesmo trabalho e a bibliografia aí indicada. Ver 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 sintetiza desta forma as razões que explicam os dias de barra fechada: "Conjugam-se as acções do regime do rio com as do mar na contínua 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 ela fecha, em média, 28.6 dias por 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.

[278] 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 atravessas 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



Gravura 17 – Mapa da barra e dos seus rochedos

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 da barra.

Por causa dela, "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[279].

Sabemos como os dados que possuímos para a caracterizar provêm, na maioria dos casos, de processos judiciais, petições ou queixas destinadas a fundamentar pedidos e tomadas de posição de grupos com interesses díspares. A declaração acima transcrita é um bom exemplo disso mesmo. Tal como as queixas constantes dos burgueses do Porto, fundadas no mesmo argumento da dificuldade de entrada na barra, contra as intenções régias de aumento dos tributos sobre os produtos que

---

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 reconstituição 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.

[279] FERREIRA, J. A. Pinto – *"Vereaçoens"*..., citado, p. 412.

vinham de fora[280]. Nestas condições, impõem-se cautelas na sua interpretação, principalmente 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[281]. Porém, nos séculos a que nos reportamos, as dificuldades eram mais acentuadas. Sobretudo porque, além dos condicionalismos provocados pelas cheias e correntes instáveis na transformação, pontual ou mais alargada, do Cabedelo, havia muitos escolhos a atrapalhar o trânsito naval. De tal forma, que as queixas acima apontadas, com mais ou menos dificuldade passam. Em 18 de Setembro de 1559, a regente D. Catarina de Áustria, concede por três anos a possibilidade de se cobrar localmente 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 da cidade. Esta medida será renovada em 1561, fundamentada no facto de as condições desfavoráveis continuarem a manter-se[282].

Inquéritos e audição de testemunhas feitos no início do século XVII (1619) referem exaustivamente (e repetitivamente) as dificuldades da barra. O objectivo, neste caso, era impedir o aumento das sisas. Que se mantivessem como estavam pois isso era garantia de que a navegação em direcção ao Porto se continuaria a fazer. Caso contrário tinha-se como certa a ruína da terra[283]. Mas podemos descobrir outros motivos neste tipo de argumentação, nomeadamente aqueles que têm a ver com a manutenção de uma frota de tonelagem média/baixa e escusa de investimento em grandes naves.

Povoada de recifes, a barra do rio Douro foi objecto de inúmeras intervenções apoiadas pelo poder central. Tal como aconteceu no *Cachão da Valeira* ainda na primeira metade do século XVI[284] é provável que tenha havido iniciativas para remover alguns desses obstáculos. No entanto, os trabalhos, ainda assim sem grandes resultados, só conheceram progressos na segunda metade do século XVII,

---

[280] PEREIRA, Gaspar Martins; BARROS, Amândio Jorge Morais – *o. c.*, p. 100-102.
[281] OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *o. c.*, p. 135.
[282] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fls. 86 e 209.
[283] AHMP – *Sisas das entradas do mar*, nº 824, fls. 25-26.
[284] 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.

altura em que Manuel de Sousa Olinda propôs uma solução para destruir os penedos, iniciando esse projecto pelas chamadas *Lobeiras de Gaia*[285].

16.2. Proteger o porto da concorrência

Por fim, uma referência à protecção do porto. A vitalidade de um ancoradouro reside, também, na sua capacidade em concentrar factores de atracção. Ficou célebre, no período medieval, a acção levada a cabo pelos responsáveis da urbe no desmantelamento das salinas de Bouças, conseguindo obter do poder central a garantia da centralização do trato desse produto no norte de Portugal fomentando-se, a partir de então, a ligação a Aveiro (onde vários mercadores locais manterão salinas), de onde, durante muito tempo, provinha o sal aqui comercializado[286]. No século XVI promoveu-se também a ligação ao ancoradouro, então natural, de Leixões. Os problemas da barra assim o determinaram. Dotada de condições favoráveis, a foz do Leça acolheu uma frota local numerosa (constituída por navios de Matosinhos e de Leça), estimulada pela cidade e seus mercadores (muitos deles parceiros na exploração destas naves) e dela dependente em grande medida, 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 potencialidades do porto da foz do Leça. Daí partem numerosos navios para uma cabotagem intensa feitas em várias direcções e controlada pela alfândega portuense que aí instalou, como vimos, alguns serviços de fiscalização do tráfego e de práticas ilícitas. Significativamente, todas as embarcações estrangeiras estão impedidas de aí descarregar: devem vir obrigatoriamente à "franquia" e, depois, à cidade, à alfândega[287]. Significativamente, também, impede-se a comercialização autónoma de produtos considerados vitais: em 27 de Janeiro de 1588, comunica-se aos juízes de Leça e de Matosinhos "que

---

[285] Sobre este assunto, ver REIS, Henrique Duarte e Sousa – *o. c.*, vol. I, p. 276 e seguintes. Além desta iniciativa, este autor descreve-nos uma série de trabalhos e de planos de melhoramentos da navegação no Douro desenvolvidos ou propostos no seu tempo. O projecto de Olinda foi objecto de uma comunicação de Helena Osswald apresentada ao 23º encontro da Associação de História Económica e Social subordinada ao tema *A entrada da barra do Porto na Época Moderna*, na qual se corrigem alguns erros pontuais de Sousa Reis.

[286] Trata-se de uma questão extremamente importante, a ser desenvolvida. O sal representa uma forte garantia de movimento. A título de exemplo diga-se que, por todo o século XVI, são inúmeros os casos de mestres de navios, portugueses e galegos, a vir carregar sal ao Porto dando como garantia o retorno a esta cidade com as mercadorias conseguidas, seja na pesca (do bacalhau, por exemplo) seja noutras áreas comerciais. Além disso, há uma série de contratos de fretamento feitos na cidade para transporte internacional de sal de Aveiro.

[287] TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 137 (documento de 28 de Novembro de 1521).

não consintão que em nenhum dos ditos luguares [...] descarreguarem se mercadoryas 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 sidade sem se nada descarreguar"[288].

A diferente nível, mas igualmente significativa, a intervenção decidida dos poderes urbanos no desmantelamento das estruturas de um potencial concorrente: o ancoradouro fluvial de Arnelas-Carvoeiro, promovido no século XVI pelos condes da Feira, encarado como um foco de atracção das barcas de Riba Douro e de consequente diminuição do trato do porto da cidade. Através de proibições, ameaças de multas, inquirições de testemunhas, instalação de fiscais, queixas para a coroa, entre outras iniciativas, a cidade conseguiu impedir a organização desta estrutura, a qual não viria a ultrapassar o estatuto de simples estação de barcas com um estaleiro de barcos fluviais que, pelo menos numa ocasião, construiu, como veremos, uma nau oceânica[289].

No fundo, tanto a intervenção medieva da cidade em Matosinhos como a intervenção quinhentista em Arnelas representam facetas de um processo conhecido noutros espaços históricos, correspondendo à imposição, através de diferentes factores dinâmicos, da sua indispensabilidade junto de populações que dele estão afastadas em detrimento de quaisquer outros ancoradouros que, por motivos como os que acompanhámos, não se conseguem assumir como portos comerciais concorrenciais[290].

16.3. Manter um canal navegável

Importa insistir nesta questão da iniciativa local. É a este nível que se lançam, discutem e decidem projectos de infra-estruturas consideradas de interesse para a *res publica*. Os exemplos dos molhes e cais já aqui analisados contam-se entre os mais eloquentes. Mas também do ordenamento territorial em função da actividade portuária. É, enfim, a iniciativa local a arrastar a intervenção dos poderes estatais cuja presença se faz notar na criação de um quadro legal e, sobretudo, financeiro (embora as receitas, em regra, sejam também geradas localmente) que permitam desenvolver os projectos.

---

[288] AHMP – *Vereações*, liv. 28, fl. 64v.

[289] O episódio com Arnelas pode acompanhar-se em PEREIRA, Gaspar Martins; BARROS, Amândio Jorge Morais – *o. c.*, p. 64-66.

[290] Sobre estas dinâmicas, embora a uma escala mais alargada, ver SOUZA, Philip de – *Seafaring and civilization. Maritime perspectives on world history*. Londres: Profile Books, 2002, p. 29-30.

Em suma, por força da acção do homem no seu dia-a-dia e de todas as entidades políticas que o tutelavam, 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, tanto representavam fonte de riqueza para as populações ribeirinhas como transtornos para quem pretendia navegar pelo rio em segurança. Vezes sem conta derrubadas, outras tantas reconstruídas, suscitaram o primeiro debate sobre a navegabilidade do Douro. Ponteado 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. Da cidade até à foz, como vimos, localizou-se o principal foco de intervenção humana com a organização de um ancoradouro estável e adequado, primeiro para os navios e mercadores do burgo e, logo em seguida, aos navios e mercadores das praças mais activas do comércio europeu.

Na estruturação do porto, tal como aconteceu noutros lugares, as condições naturais de implantação pesavam fortemente. O que é que se pode dizer das que o Porto apresentava? Que seriam bastante satisfatórias se não fosse a sua barra. Trata-se de um local abrigado, junto a rio navegável e com profundidades aceitáveis para navios de modelo e calado variados, com areais satisfatórios em diversos pontos possibilitando o varadouro de embarcações e a sua construção. Apresentava também espaços ribeirinhos devolutos, aptos a acolher estruturas de apoio de diferente tipo e funcionalidade. Beneficiava de um regime de marés que poderia ter aproveitamento – por exemplo, na construção de diques e docas de marés úteis tanto para a construção como para a reparação. A barra, como se disse e se viu, constituiu o maior problema se bem que em muitos casos ele tenha sido deliberadamente empolado. Porém, por causa dela, não se puderam concretizar plenamente duas condições essenciais para o pleno sucesso do porto: a acessibilidade e as condições de segurança da navegação. Ainda assim, os homens de Quinhentos souberam adaptar-se: aprenderam a conhecer o estabelecimento do porto, a guiar-se com maior segurança por entre as rochas e usaram navios de calado mais modesto[291].

Além das condições naturais referidas, a oferta apresentada pela estrutura comercial deste porto, quer de mercadorias do *hinterland* ou de artigos adquiridos nos espaços frequentados pelos seus agentes marítimos, quer de acesso a rotas e destinos económicos interessantes, constituiu-se de molde a atrair um conjunto de agentes

---

[291] Por seu turno as renovadas visitas de urcas flamengas, navios de fundo relativamente plano, adaptadas à navegação em águas pouco profundas, mostram um porto aberto a uma clientela especial que não se afastou daqui pelas difíceis condições da barra.

de navegação e empresas mercantis de grande dimensão. Para os cativar, dado que algumas delas viriam a constituir-se em colónias de mercadores estrangeiros, foi necessário criar um conjunto de condições logísticas de bom nível. Trata-se de um assunto a que voltarei repetidamente no decurso deste trabalho.

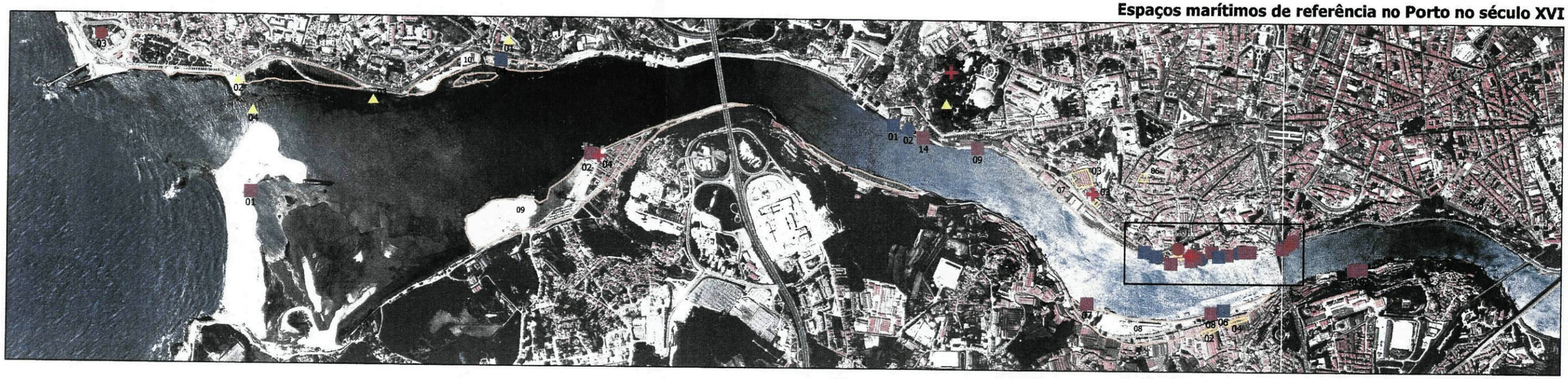
Persistindo em ultrapassar as fortes dificuldades políticas, financeiras e técnicas, os homens da cidade conseguiram fazer do pequeno ancoradouro medieval dos séculos XIV e XV um porto de nível internacional nos séculos XVI e XVII[292]. No fundo, a cidade, ao empenhar-se no fomento deste tipo de estruturas (e a aperfeiçoá-las como ainda veremos) integrou-se num movimento geral de promoção dos espaços portuários, pontos-chave das dinâmicas comerciais do Antigo Regime, descritas sumaria mas claramente por Frédéric Mauro[293].

---

[292] Este estatuto terá sido vital para a integração do Porto, no âmbito da construção naval, num espaço alargado utilizado pela coroa castelhana no último quartel do século XVI, compreendendo a faixa setentrional da Península, com destaque para a actividade dos estaleiros cantábricos, guipuzcoanos e biscainhos. Também tornarei a este tema.

[293] *Les ports comme entreprise économique. La dynamique socio économique*, in "Geographie du capital marchand aux Amériques". Separata. Paris: [s/ed], 1987, p. 752-777.

Espaços marítimos de referência no Porto no século XVI



Norte

Praias

1 Areal de São Francisco
2 Areal do Postigo da Areia
3 Areal do Terreirinho
4 Praia da Cantareira
5 Praia da Ribeira
6 Praia de Massarelos
7 Praia de Miragaia
8 Praia de Vila Nova
9 Praia do Lazareto
10 Praia do Ouro
11 Praia do Passeio Alegre
12 Praia junto a Valdamores

Postos de controlo de tráfego

1 Alfândega
2 Casa do Laranjo
3 Forte de São João da Foz
4 Fortim de São Filipe
5 Mordomo de São Nicolau

Cais

1 Cais da Ribeira
2 Cais de Massarelos
3 Cais do Terreirinho
4 Cais dos Guindais

Locais de acostagem / Estruturas de apoio ao (des)embarque

1 Lazareto do Cabedelo
2 Lazareto de Valdamores
3 Guindaste / Mastreadouro do Senhor D'Além
4 Guindaste dos Guindais
5 Guindaste do Terreirinho
6 Pranchas da Ribeira
7 Postes da Gala
8 Postes da Cruz
9 Estacaria de Monchique
10 Argolas do do Senhor D'Além
11 Argolas na Muralha
12 Argolas do Postigo do Carvão
13 Escadas das Padeiras
14 Lingueta de Massarelos
15 Lingueta do Cais da Ribeira
16 Lingueta do Cais da Estiva/Terreirinho
17 Lingueta dos Guindais

0 300 m

Faróis e outros elementos de apoio à navegação

1 Ermida de Sta. Catarina
2 Farol de São Miguel-o-Anjo
3 Mira
4 Togatus / Cruz
5 Torre da Marca

Equipamentos de saúde e acolhimento

1 Hospital da Piedade do Cais
2 Hospital da Torre de Pedro Sem
3 Hospital do Espírito Santo de Miragaia
4 Hospício do Lazareto

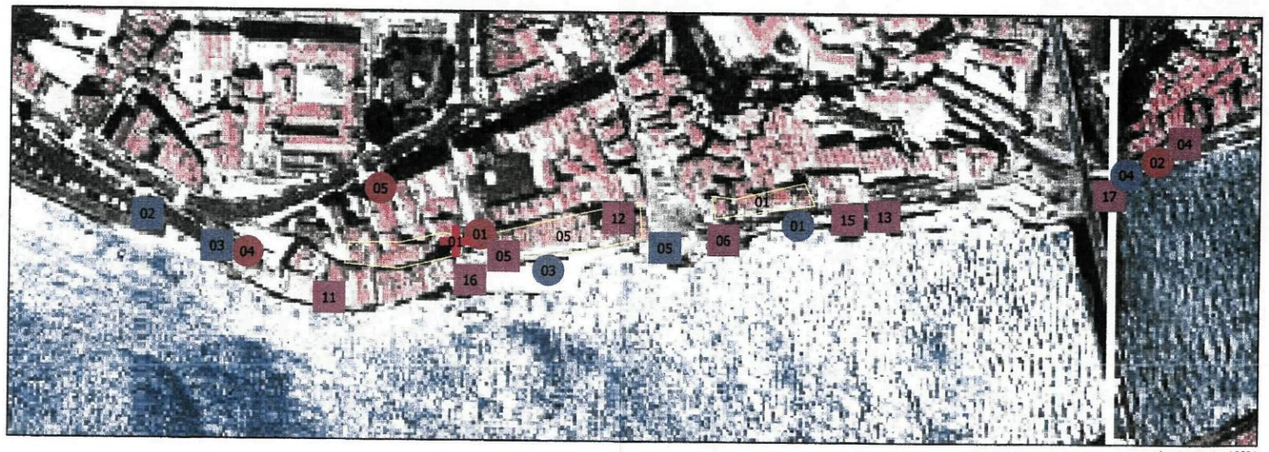
Armazéns

1 Armazéns da Lada
2 Armazéns das Taracenas
3 Armazéns de Miragaia
4 Armazéns de Vila Nova
5 Armazéns da Fonte Taurina / Reboleira

Espaços de construção naval

1 Massarelos
2 Miragaia
3 Miragaia/Porta Nova
4 Ouro
5 Ribeira
6 Vila Nova

Fonte: Todos os documentos consultados para esta Dissertação.



miguel nogueira / 2004

Mapa 3 – Espaços marítimos de referência no Porto no século XVI

17. Comparar serviços: o acolhimento noutros portos

Na sequência do que foi visto nos pontos anteriores, e em jeito de comparação, interessa verificar algumas facetas do acolhimento aos navios portuenses em portos estrangeiros. Refira-se que, tal como foi anunciado anteriormente, esta matéria surge aqui estrictamente no âmbito da actividade comercial das embarcações portuenses e dos serviços que elas encontravam nos ancoradouros que tocavam, dentro e fora do reino.

As cartas de fretamento dos navios do Porto, publicadas em apêndice no segundo volume desta dissertação, deixam uma ideia geral da incipiência destes serviços na maioria dos portos, nomeadamente a falta de estruturas de atracagem fixas, e sugerem que muito do trabalho de carga e descarga (para além de muita da actividade comercial desenvolvida a propósito) dependia da própria tripulação do barco e dos equipamentos que levavam consigo.

Em certos locais, como no Funchal, é uma constante a referência aos batéis de terra, utilizados para levar os vinhos "à borda da nau", participando os marinheiros da mesma na arrumação das pipas[294].

Da mesma forma, nos Açores, os mestres dos navios do burgo fretados para carregar trigo deveriam deslocar-se a terra para verificar as condições do cereal, o qual seria levado a bordo com batéis da terra[295].

Este papel dos mestres e mareantes pode também ter relação com a insuficiência de serviços de pesagem e medição eficazes ou então 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, o prestigiado Giraldo Vaz Soares, dará "barquo da terra pera a dicta descarregua e elle mestre sera hobryguado com a sua gente a midir há dicta quall dentro no dicto navio em caso que se aja de midir"[296].

Um dos aspectos importantes, já nosso conhecido, tem a ver com a delicada matéria da arrumação da carga. Um navio mal acondicionado é meio caminho andado para o desastre ou para danificar a mercadoria. Daí a importância dos arrumadores, normalmente homens do mar experientes cujo conselho deve ser ouvido e da forma recorrente como os fretamentos incluem a referência ao assunto. 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

---

[294] Ver apêndice documental, documentos nº 12, 55, entre outros.
[295] Ver apêndice documental, doc. nº 48.
[296] Ver apêndice documental, doc. nº 98.

dita caravella de modo que leve a cargua com que possa naveguar he fazer sua viagem [...] a quall caravella elle Joam Gomez [o seu mestre] careguara *ate dizerem dous homens de mar que hesta pera naveguar* o quall milheiro d'arquos elle levara em sima da cuberta"[297]. Tal como vimos antes, também no Porto se encontravam homens com esta experiência.

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 seus navios pilotos que conheçam os lugares a demandar, "pilotos suficientes para tal viagem cumprir" na fórmula dos documentos. Em segundo lugar, na contratação, nos portos visitados, de práticos que guiem o navio em sgurança. Nos Açores, por exemplo, para onde segue 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[298]. Ou a caminho da ilha de Tamaracá no Brasil, onde o mestre do navio *Corpo Santo* deverá "tomar piloto em Marim" em 1577[299]. Ou ainda na Flandres onde existem "pillotos de banquos e de rios" para guiarem as embarcações[300].

18. Ainda a organização portuária: higiene e saúde marítimas

Na continuação das matérias anteriormente vistas, importa determo-nos agora noutro aspecto importante da estruturação do porto e do seu espaço: o da sua política sanitária. Para além deste aspecto concreto, o tratamento mais aprofundado deste assunto permite-nos descobrir alguns dados essenciais do movimento portuário da cidade, em particular no que diz respeito às entradas de navios no último quartel do século XVI, seu acolhimento e adaptação da cidade aos novos tempos. Fornecer-nos-á também meios para entender a evolução do ancoradouro portuense no período definido para esta dissertação.

18.1. Contextualização do tema

Parafraseando Carlo M. Cipolla, uma parte substancial desta parte do trabalho 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 inspecções aos

---

[297] Ver apêndice documental, doc. nº 103.
[298] Ver apêndice documental, doc. nº 65.
[299] Ver apêndice documental, doc. nº 63.
[300] Concretamente em 1568 no fretamento da nau *Nossa Senhora da Conceição*. Ver apêndice documental, doc. nº 12.

navios e nas deliberações que aprovaram para prevenir os efeitos da doença nesse período[301].

Destacarei, em seguida, a importância deste tema na história portuária europeia e, em particular, na história da organização portuária da cidade do Porto, assunto que mais me interessa neste momento e em razão do qual darei maior ênfase a esta temática.

O desejo de colocar as cidades marítimas ao abrigo das doenças, se bem que se possa considerar comum a todas as povoações que se haviam constituído como ancoradouros abertos ao tráfego internacional, não foi abordado da mesma forma nem ocorreu ao mesmo tempo. Podemos começar por constatar que a tomada de atitudes oficiais sobre saúde naval se trata de um fenómeno marcadamente urbano e suscitado largamente pelo comércio marítimo (o qual exerce um papel importante no desenvolvimento urbano de muitas localidades costeiras). No entanto, nem todas as cidades abertas ao mar se preocuparam com ele e, na generalidade, porventura na maioria das situações, dificilmente poderemos falar em política sanitária dos portos antes de finais do século XVII e quase sempre apenas no século XVIII. Trata-se, portanto, de um assunto do maior interesse mas ainda muito pouco conhecido.

Estas palavras introdutórias justificam o interesse que dedicarei à política sanitária marítima do Porto nas páginas seguintes. De acordo com Eloy Martín Corrales, este tema "é [...] fundamental na hora de encarar a actividade portuária"[302]. Isto porque, no seu entendimento, os homens de todas as épocas são colocados perante uma realidade incontornável: a de que a doença, a peste, transmitia-se primordialmente pela via marítima[303].

Entre outras, duas razões explicam as atitudes tomadas: por um lado, o desastre que a enfermidade podia supor para a saúde pública; por outro lado, o facto de que ela era responsável por "temidas interrupções do tráfico"[304]. Este mesmo autor avança ideias pertinentes sobre o assunto, que resumidamente explanarei, pois, se bem que dirigidas no essencial à realidade do reino vizinho, detêm elevado interesse

---

[301] *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" (do qual adaptei a frase de abertura), p. 9-98 e "Los piojos y el gran duque", p. 99-167.

[302] *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)..., citado, p. 147.

[303] Idem, *ibidem.*

[304] Idem, *ibidem.* Ver também, sobre este assunto, o profundo tratamento que dele faz MAGAHÃES, Joaquim Antero Romero – *O Algarve económico, 1600-1773.* Lisboa: Editorial Estampa, 1993, p. 39-76.

para o enquadramento geral da temática, bem como para realçar o contributo fornecido pelo Porto neste âmbito.

- Em primeiro lugar, o facto de se conhecer muito imperfeitamente a organização sanitária que imperava nos séculos XVI e XVII.
- Em segundo lugar, o importante papel dos municípios no fundamental do desenvolvimento dessas políticas. Considera, no entanto que esta participação municipal entravou a criação de um sistema sanitário unificado em Espanha[305].

Portanto, diminuta informação e ampla intervenção local, interferindo nesta última a visão particular dos problemas e consequente diferença de atitudes em relação aos mesmos.

Isto acontece, e continuo a seguir o estudo de Martín Corrales, 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 em Espanha. Deste modo, "a função sanitária, tão importante na Idade Moderna, ficava ao cuidado de portos e lazaretos de outros países"[306]. Mesmo quando foram instituídos, constituiam apenas uma débil estrutura onde se completavam as "purificações" de navios e fazendas previamente feitas nos lazaretos europeus

---

[305] Idem, *ibidem*.

[306] Afirma este autor que o centralismo da política sanitária só aconteceu no reino vizinho com a dinastia *Bourbon* e nunca antes de 1714, arrancando em definitivo em 1720 com a grande peste de Marselha, a qual induziu a criação da Suprema Junta de Sanidade do Reino, destinada originalmente a coordenar a prevenção contra o contágio originado pela circulação oriunda desse porto da França meridional. *O. c.*, p. 148. Note-se, ainda assim, que esta preocupação, mesmo aqui, será relativamente tardia. No seu trabalho sobre o porto de Valência, Jacqueline Guiral-Hadziiossif nada refere sobre o degredo de navios nesse importante porto, apesar de tratar das estruturas de acolhimento aos mestres e navios estrangeiros. *Valencia puerto mediterráneo en el siglo XV...*, citado. Em importante estudo sobre as realizações dos municípios aragoneses na baixa Idade Média (apesar de se concentrar nas cidades do interior sabemos como estas beneficiam dos contactos com os centros costeiros), recentemente vindo a público, Maria Isabel Falcón Pérez, embora dedique uma parte dele ao tratamento das políticas de "salubridade e higiene, abastecimento e evacuação de águas, obras públicas e privadas, urbanismo e tráfico", nada indica sobre a política sanitária de acolhimento aos que se movimentam vindos da costa; *Gobíerno y poder municipal en las ciudades de Aragón en la Baja Edad Media*, in *Actas do XVII Congrés d'Història de la corona d'Aragó* El món urbá 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. Outros trabalhos sobre organização de cidades e regiões marítimas poderiam ser citados a propósito desta omissão dos assuntos sanitários, como os de Claude Carrère, sobre Barcelona *(Barcelone, centre économique à l'époque des difficultés, 1380-1462*, 2 volumes. Paris: Mouton & Co, 1967) e Jacques Bemard sobre Bordéus *(Navires et gens de mer a Bordeaux (vers 1400-vers 1550),* 3 volumes. Paris: École Pratique des Hautes Études, 1968).

considerados seguros. Diga-se que este facto, em grande parte, poderá explicar os cuidados que as autoridades do Porto do século XVI tinham para com os navios que vinham das províncias marítimas do reino vizinho. Assim, poderemos integrar a cidade naquele conjunto de sítios seguros, pelas purgas e quarentenas aqui aplicadas às embarcações. Veremos também que o mesmo acontece com os navios de outros portos europeus na mesma época[307];

- A ideia de que na Galiza, Astúrias, Cantábria e País Basco, a falta de informação que denotam revela que "as preocupações de índole sanitária nesta zona não tiveram a intensidade" das demonstradas por alguns centros da fachada mediterrânica[308]. É desnecessário referir a importância que aquelas regiões tinham para o comércio marítimo do Porto e repetir a ideia da desconfiança relativamente aos navios que daí vinham[309].

Na mesma linha de raciocínio, Carlo Cipolla releva a importância dos lazaretos, bem como o interesse das questões de saúde, no estudo das realidades portuárias. Por exemplo, enquadra a construção dos lazaretos de Livorno no conjunto "das maiores obras realizadas para garantir o desenvolvimento do porto"[310]. Demonstra, por outro lado, que esta "reflectia o excepcional desenvolvimento que tinha caracterizado a Itália setentrional em termos de epidemologia e saúde pública" desde meados do século XIV. A criação dos lazaretos portuários, acompanhada pela instituição de magistraturas de saúde, às quais vão sendo atribuídas funções cada vez mais alargadas e importantes, significa passar-se daquilo que apelida "fase do ataque pontual e «tapa-buracos» " para a fase da acção preventiva[311].

Contrastando com estas preocupações, "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"[312].

Eis mais uma região fundamental para a estrutura marítima do Porto e foco de preocupação em matéria sanitária.

---

[307] Idem – *o. c.*, p. 148-149.
[308] Na Idade Moderna havia a crença quase generalizada de que as epidemias vinham quase sempre através do comércio mantido com os países muçulmanos do Mediterrâneo, especialmente do Levante otomano e da Berberia, locais onde a epidemia era praticamente endémica.
[309] Idem – *o. c.*, p. 150.
[310] CIPOLLA, Carlo M. – *O burocrata e o marinheiro.* Oeiras: Celta Editora, 1997, p. 23.
[311] Idem – *o. c.*, p. 23-27.
[312] Idem – *o. c.*, p. 31.

A Flandres não era a única região considerada de risco. Os mesmos serviços italianos não confiavam na fiscalização efectuada pelos franceses (igualmente presença assídua no Porto) e agiam em conformidade, não aceitando as cartas de saúde que os mestres apresentavam. Também não davam crédito aos ingleses (são visitantes regulares do Porto desde a Idade Média), elementos oriundos de uma nação que, 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 pensamento britânico dominante até ao século XIX, a quarentena era ineficaz, aborrecida e "um desconcerto irracional do comércio"[313].

Aproveitando as impressões dos investigadores citados, aplicando-as ao Porto, podemos tecer os seguintes comentários iniciais:

- Primeiramente, as preocupações com as questões de saúde marítima fizeram-se sentir muito cedo. Aparecem plasmadas em documentos administrativos da Câmara pelo menos desde o século XV e na correspondência trocada com o rei, qualquer uma delas mais volumosa na centúria seguinte;
- Aquela correspondência, por seu turno, contribui para matizar a ideia de que os interesses locais colidiram com os do poder central, entravando o processo de evolução de uma política sanitária geral. Salvo excepções, que acompanharemos, de um modo genérico parece ter havido sintonia entre estes dois níveis de poder, entre as medidas aprovadas localmente e as ordenadas/aconselhadas a nível estatal. Ainda assim, parece que a prioridade de abordagem do problema terá tido origem na cidade; o que não impede que, naquilo que Martín Corrales classifica como "subsistema sanitário"[314], não se tenha gerado um princípio de articulação entre a realidade portuária local e o poder estatal interessado nela;
- Finalmente, se bem que ainda se continuem a "tapar buracos", com medidas pontuais aprovadas apenas quando os rebates de peste se manifestavam, parece verificar-se também rapidamente, a passagem para uma política de saúde marítima preventiva, graças ao aparente rigor imposto pelos guardas-mores de saúde ao degredo das embarcações entradas na barra do Douro desde a segunda metade do século XVI. Sem que possamos falar com propriedade de magistraturas de saúde permanentes antes desta centúria, a

---

[313] Idem – *o. c.*, p. 34.
[314] No conjunto do sistema portuário.

frequência com que estes problemas são atacados desde o século XV (acompanhados por denúncias e combates sistemáticos – com resultados provavelmente desiguais mas ainda grandemente desconhecidos – às condições de deficiente higiene da cidade[315]) esboçando-se um *modus operandi* que virá a ser seguido futuramente. Refira-se também que, tal como foi notado por Cipolla[316], a maior parte da atenção (e da actividade) de todos os funcionários ligados à saúde se concentra nos problemas suscitados pelo tráfego marítimo.

Por se tratar de uma importante condicionante do tráfego marítimo, pelo interesse que lhe é atribuída na cidade do Porto como se poderá verificar no quadro publicado em anexo relativo aos rebates de peste que a Câmara registou entre os séculos XV e XVII; pelo carácter precoce das preocupações sanitárias, bem como pelo facto de, ao contrário de muitos temas, estarmos bem informados sobre os procedimentos sanitários portuenses de finais da Idade Média e início da Época Moderna (apesar de lacunas que existem e da informação dispersa[317]), é importante divulgá-los e analisá-los pois, mais tarde, encontramos práticas idênticas (quer na prevenção e vistoria dos navios, quer na actuação sobre os casos concretos) em muitos outros portos europeus. Ora, de acordo com o que foi dito até aqui, 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 desses mesmos navios seria válida nos ancoradouros preocupados com o assunto.

18.2. A percepção do problema

Numa cidade que faz do comércio marítimo o seu modo de vida, a prevenção contra a doença conta-se entre as suas principais preocupações. Como tantas outras, praticamente encurralada junto a um rio, dependendo das entradas de navios até junto dos seus muros, deixar circular livremente uma embarcação vinda sabe-se lá de onde podia ser, por vários motivos, uma armadilha fatal.

---

[315] Sobre alguns aspectos da higiene e saúde públicas da cidade, ver 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. 47-74.

[316] *O. c.*, p. 27.

[317] Falta de registos de entradas de navios que se sabe terem sido feitos ainda em Quatrocentos; desaparecimento de livros de vereações camarários onde muitos dos temas da saúde e das peripécias ocorridas com alguns barcos eram assentados; enfim, desaparecimento dos livros da alfândega e existência de apenas alguns livros de visitas de saúde de finais do século XVI.

O desenvolvimento do tráfego marítimo implicou, portanto, a implementação de uma série de medidas, em parte já nossas conhecidas, que passam:

- Pela defesa militar, com a criação de postos de vigilância, patrulhamento da costa, edificação de estruturas físicas em locais estratégicos que permitissem antecipar os assaltos dos inimigos e, se possível, frustrá-los, temática que já tivemos oportunidade de acompanhar;
- Pela defesa contra a doença trazida pelas embarcações provenientes de lugares afectados, que colocaria em risco a existência/segurança da cidade.

Em parte, as estruturas militares referidas serviam funções em ambos os vectores: olhava-se o mar de pontos estratégicos tanto para reconhecer potenciais invasores como possíveis portadores de doenças. As pequenas torres ou baluartes postados nas praias, junto de acostumados locais de acostagem ou à entrada da barra, bem como as fortalezas entretanto erguidas nos locais considerados adequados para interceptar ou atingir os intrusos, tanto impediam a entrada dos primeiros como vigiavam a chegada dos segundos; a comunicação com os navios fazia-se através de bandeiras e as vistorias eram organizadas a partir dessas estruturas[318].

Quer a problemática defensiva quer as políticas sanitárias são geradas, como se afirmou, no aumento da quantidade de navios no mar e no incremento das relações internacionais baseadas no comércio marítimo. A organização da frota local e os contactos que ela promoveu, o estabelecimento de correntes internacionais de tráfego e a inserção da cidade, como porto de cabotagem, em rotas alargadas, representaram factores muito fortes de atracção com influência em todo este processo. Processo que, como já percebemos, é essencialmente de estruturação e ordenamento portuários.

Prossigamos a análise da política portuária de saúde no ancoradouro portuense.

Uma primeira impressão, muito forte: no Porto é possível descortinarmos uma evolução muito nítida entre os séculos XV e XVI, com características marcantes em cada um deles. Já assistimos a um comportamento evolutivo semelhante noutras matérias. Uma evolução, não tanto nas preocupações ou forma de encarar o problema nem no modo de desenvolver os processos, mas sim na natureza dos destinatários das medidas, na fixação e localização dos quadros administrativos e das estruturas, e na dimensão que o problema toma. Qualquer uma delas será tida

---

[318] Com a construção do forte de S. João da Foz (início dos trabalhos em 1570), o principal do contacto com os navios fez-se a partir daqui. No baluarte sudoeste ficava o chamado *pau da bandeira,* recurso usado para a comunicação com os barcos e a orientação do serviço de pilotagem da barra; como outros, foi alteado em 1649, durante a reforma levada a cabo no forte. Sobre este assunto ver BARROCA, Mário Jorge – *As fortificações do litoral portuense...*, citado, p. 81.

em devida conta na análise que se seguirá. Depois de uma primeira parte onde se procurará abordar questões gerais de enquadramento do tema, veremos algumas das referidas especificidades de cada período, não deixando, no entanto, de as colocar em perspectiva.

Diga-se, de imediato, que no século XV, as medidas adoptadas têm como alvo primeiro a navegação local, investida, na época, em funções de transporte internacional para o Norte (Flandres, França, Ilhas Britânicas e faixa setentrional da Península Ibérica) e para o Sul (na generalidade do espaço mediterrânico). Numa frase: no século XV, é a frota local quem representa maior perigo.

Na centúria seguinte, a multiplicação dos contactos internacionais e a composição das diversas frotas europeias, predominantemente constituídas por navios menos volumosos e mais móveis, juntamente com as novas características do tráfico e da oferta apresentada pela cidade (envolvida em tratos de interesse geral), tiveram reflexos vincados no Porto notando-se um forte aumento do número de naves de diferentes pavilhões entradas na barra. Há razões que explicam este movimento e esta evolução. No Porto, começam a ser habituais as visitas de embarcações de várias nacionalidades.

Tradicionalmente, o grosso do movimento de entradas e saídas da barra do Douro era assegurado por barcos dos seguintes centros marítimos ibéricos:

- Da Galiza. As pinaças e barcas galegas – fortemente participativas nos circuitos do comerciais do noroeste português – dedicadas à pesca, ao transporte de sal e a uma cabotagem activa e diversificada que se manterá e acentuará no século XVI. Em grande medida, isto deve-se à função destes navios, constituídos em meios fundamentais de redistribuição de mercadorias chegadas aos seus portos, uma vez que a faixa costeira desta província e o seu sistema de portos eram vias de acesso fundamentais para um trânsito muito activo, sobre o qual há ainda muito por descobrir, oriundo dos mais dinâmicos espaços marítimos europeus;
- Da Biscaia[319]. Também daqui surgia uma navegação extremamente activa e com interesses diversificados. O crescimento demográfico e a implementação das construções navais no Porto produziram um aumento das necessidades de materiais originários nessa região. Os navios bascos, desde o século XIV, apresentam-se regularmente junto dos muros da cidade trazendo armamento, ferro, aceiro, madeiras e outras mercadorias pesadas (como as mós nas suas

[319] Em Quinhentos, esta designação geográfica abrange, salvo excepções explícitas, a maior parte da faixa setentrional ibérica, dos limites daquilo a que vulgarmente se chama a "galiza cantábrica" até ao golfo da Biscaia.

diversas variantes) e em busca dos vinhos e do pastel de tintureiro que os portuenses disponibilizam, neste caso, em grande medida, em função da procura determinada a nível internacional pelos empresários castelhanos de Burgos. Todo este tráfico será aumentado no século XVI: a oferta local surge enriquecida com a introdução de produtos coloniais, como o açúcar, e a procura de ferro e outros aprestos navais, bem como as armas, também se amplia com o investimento aplicado na contrução de galeões no estaleiro portuense do Ouro;

- Finalmente, neste século, aponte-se o incremento decisivo das presenças de navios provenientes da Flandres, França e Ilhas Britânicas. Entre eles, destacavam-se os flamengos e os bretões. É o resultado da integração da economia marítima do Porto nos grandes circuitos mercantis do tempo. É o intercâmbio de produtos como os têxteis, o açúcar o pastel, o sumagre e os vinhos. É a implantação de agentes abastecedores de cereais e de manufacturas nos mercados europeus, como acontece com os grãos e lonas bretãs. É, enfim, o arranque da actividade transportadora flamenga, que arrebata grande parte dos contratos de navegação internacionais ao longo dessa centúria, o triunfo das urcas e de outros cargueiros flamengos que aqui encontram mercadorias e possibilidades de armação para o espaço colonial português, especialmente para o Brasil.

Sublinhe-se que esta capacidade de atracção se excerceu também sobre navios de outras regiões do setentrião europeu, suecos, dinamarqueses e alemães, entre outros, vulgarmente agrupados na classificação "flamengos"[320].

Quanto à navegação mediterrânica, uma das mais temidas neste aspecto concreto da saúde marítima, ela é menos frequente e só esporadicamente se fazia sentir[321].

Face a esta panorâmica geral, podemos considerar que, em Quinhentos, o perigo de contágio por doença vinda do mar aumentou significativamente. Correlativamente, aumentaram localmente as preocupações com os assuntos sanitários.

Isto é indubitável e as páginas seguintes ajudarão a percebê-lo. De qualquer forma, e voltando às palavras iniciais deste estudo, pode dizer-se que, pelo menos desde os últimos séculos medievos em diante, a protecção contra a doença chegada por via marítima esteve sempre na mente dos governantes do burgo.

---

[320] E alguns são-no efectivamente. Por exemplo holandeses, que adoptam um de vários pavilhões disponíveis (o mais vulgar é o da cidade de Hamburgo), solução encontrada para tentarem furar os bloqueios ibéricos contra eles decretados.

[321] Com excepção de alguns navios peninsulares, apenas um de Maiorca e outro de Génova, este último já em 1604.

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 importante entreposto de trânsito internacional, sobretudo na forte relação que mantinha com os mercados do noroeste europeu. Porém, os dados que possuimos sobre o avanço da construção da muralha (em 1348, ano de grande peste, já estava em vias de se concluir o troço ribeirinho) autorizam-nos a pensar que as medidas então aprovadas para impedir a entrada da doença consistiriam no encerramento e vigilância de portas e postigos, patrulhamento dos eixos viários de acesso às principais entradas e, no seu interior, no entaipamento de ruas e deslocamento de populações, nos casos em que os problemas de saúde se manifestavam.

Uma palavra sobre as doenças mais preocupantes[322]. Apesar de as ocorrências de lepra continuarem a documentar-se e a atemorizar as populações da urbe pelo tempo fora[323], o conjunto de doenças genericamente designadas *peste* constitui agora motivo para maior alarme. Mais uma vez, o recurso ao "cerramento" e guarda das portas e postigos era usual. 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", veda-se a entrada na cidade aos lázaros e a outros pobres e doentes, sob pesadas penas[324].

Nos séculos XV e XVI, a peste fez-se sentir com particular violência. Demasiadas vezes e, quase sempre mortífera. São conhecidos dezenas de rebates de peste no Porto e noutros centros com quem o Porto contactava (esclareça-se, conhecidos a partir da documentação da cidade), havendo períodos especialmente agudos, com dois grandes momentos de alarme, um no final da década de setenta[325] e o segundo, durante a chamada "peste do Atlântico", nos últimos anos do século, os quais levaram à imposição de medidas especialmente rigorosas.

---

[322] Sobre este assunto, e com proveito para esta temática, ver 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.

[323] Há alguns casos de internamento por lepra no Porto ainda em meados do século XVI; um exemplo: em 28 de Agosto de 1549, o fisico mestre João foi chamado "pera ver huas pesoas doentes do mall de que Nosso Senhor nos garde de São Lazaro"; este 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.

[324] FERREIRA, J. A. Pinto – *"Vereaçoens"*..., citado, p. 43-45.

[325] CRUZ, António – *Algumas observações sobre a vida económica e social da cidade do Porto nas vésperas de Alcácer-Quibir*..., citado, 1967.

São estes rebates e a sua natureza, quase sempre passíveis de transmissão por via marítima, a dominar as preocupações que a Câmara, enquanto organismo tutelar do movimento portuário, terá de começar a ter na sua mente resolver.

18.3.1. Técnicos de saúde

Embora as armas que a Medicina podia opor à maleita fossem, na sua esmagadora maioria, bastante fracas, a cidade, as cidades, preocuparam-se em ter à mão homens com conhecimentos na matéria, que pudessem opinar e decidir nessa área, bem como prestar o auxílio disponível na época aos enfermos. Como se sabe, neste campo destacavam-se os médicos judeus, normalmente mais bem preparados do que os seus congéneres cristãos. Sabe-se, também, que estes, no entanto, sofriam a desconfiança e o preconceito tantas vezes manifestado de forma rude e agressiva, de comunidades demasiado nutridas no seio de uma sociedade que os via, muitas vezes, como os próprios causadores do aparecimento e propagação do mal, exigindo o seu afastamento e a proibição do exercício da medicina sobre cristãos[326]. No caso português, 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 autóctones. Ainda assim, em face da necessidade, há casos documentados de médicos judaicos, 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. Assim, em casos de necessidade, ia-se longe contratar um elemento disponível, oferecendo-se-lhes as condições julgadas mais convenientes para o atrair.

Em 1391, estando o Porto sem físico, os procuradores da cidade às cortes de Coimbra aproveitaram a sua estadia na zona centro para persudir Mestre Afonso de Leiria a vir instalar-se na cidade com 500 libras e uma casa para morar[327]. Veremos mais adiante outros casos idênticos, contemplando médicos cristãos, e com a

---

[326] A crendice 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. Esta ideia ainda será veiculada por Rui Femandes, no início dos anos trinta do século XVI. Referindo-se ao território de Lamego considera-o em geral sadio, "de mui poucas febres, e de poucas maleitas; e des que os Judeos de Castella entrarão em Portugal, que então forom mui grandes pestellenças, nunca mais ouve peste". *Descrição do terreno ao redor de Lamego duas léguas (1531-1532)* ..., citado, p. 119.

[327] Tratava-se de um cristão. A acta (de 3 de Junho) refere que o Porto há muito que estava sem físico e era de todo o interesse contratá-lo. *"Vereaçoens", anos de 1390-1395,* edição de Artur de Magalhães Basto. Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1937, p. 76. Mas em 27 de Janeiro do ano seguinte (p. 121) ainda não tinha chegado e estava mesmo em risco a sua vinda sendo necessário implementar o acordo já aprovado. Não se chega a saber se este físico para cá veio.

intervenção do próprio rei na autorização desse desempenho. Ao mesmo tempo, desenvolviam-se iniciativas de edificação e administração de hospitais/asilos para cuidar dos enfermos, de que o Porto estava bem provido, do cais às portas interiores.

18.3.2. Instituições de acolhimento

Neste contexto impõe-se uma breve referência à natureza de hospitais e asilos. No Antigo Regime português, os termos, basicamente, são sinónimos. Normalmente, esses institutos dependiam de confrarias de ofícios e destinavam-se a acolher, sobretudo, pobres e velhos membros de uma profissão. Ao mesmo tempo, integrando-se esta atitude num esquema assistencial próprio destes tempos, os administradores dos hospitais reservavam espaços para acolher temporariamente os 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, devidamente auxiliados pelos físicos da localidade, deveriam acorrer. Contudo, esses cuidados decorriam da sua actividade normal. Os hospitais, como hoje os entendemos, como unidades de recepção dos doentes da urbe, rareavam. Estas instituições – no Porto medieval havia, pelo menos, treze hospitais – repete-se, de certo modo confundiam-se na sua função com as albergarias e asilos. Especificamente, só mesmo as leprosarias existiam como local de recolha de doentes. Mais tarde, essa recolha passou a fazer-se também com os doentes de peste.

De qualquer forma, os esquemas assistenciais, contemplando o internamento de doentes em unidades específicas foi globalmente pontual e ocorreu basicamente nas fases em que a doença se manifestava com mais força. Diga-se, também, e isto pode ser significativo para a definição do tipo de estabelecimentos hospitalares existentes, que quando isso acontecia, os locais de internamento estavam localizados extra-muros.

Com características de instituto permanente, para além do hospital de S. Lázaro, sabemos que existia, fora da Porta do Olival, um hospital de empestados e, nas alturas mais agudas, havia requisição de casas, mais uma vez fora dos limites da cidade, onde temporariamente eram instalados todos quantos eram afectados directa ou indirectamente pela enfermidade, casas nas quais eram colocadas pessoas encarregadas de olhar pelos internados. Não nos devemos esquecer que 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 deste género intra-muros: isso aconteceu com a fundação da Misericórdia portuense que, para além do acolhimento tradicional aos "pobres e desamparados", prestava assistência médica aos doentes da cidade e seu termo desde a segunda década da centúria, altura em que começou a tomar posse de muitas das casas de assistência do burgo.

A rede internacional de solidariedade disponibilizada pelas misericórdias passava pelo Porto. E beneficiava todos aqueles que faziam da viagem o seu modo de vida. Entre 1536 e 1537, sabemos que "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"[328].

18.4. Prevenir o mal: as comunicações e as bandeiras

Conscientes da ineficácia dos cuidados administrados e do peso da ameaça que a doença representava, as autoridades, como se disse, apostavam na prevenção. Para ela, concorria um serviço de comunicações do qual quase nada sabemos, a não ser que se tratava de um serviço de correios coincidente com o que era utilizado na actividade comercial[329], e complementado com iguais estruturas existentes noutras cidades e na corte.

As mensagens corriam por terra (com o recurso a postas e a troteiros) e por mar (aqui com navios mais pequenos e mais rápidos do tipo *barcas* e *caravelas*, encarregados de vigiar o tráfego e comunicar eventuais anomalias ou

---

[328] 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.

[329] Como é sabido, a história dos correios, a nível internacional, deve muito ao riquíssimo arquivo de Simão Ruiz Enbito, guardado no Archivo Historico Provincial de Valladolid, onde encontramos um acervo de perto de 60 mil cartas (mais exactamente 56 721), objecto de um projecto de estudo em curso no âmbito da história da actividade postal (*Estudio postal del archivo Simón Ruiz*). Há cartas dirigidas para todos os grandes centros económicos da Europa de então e descobriram-se, até ao momento, diversas facetas referentes a portes, franquias (prévia de porte pago), correios urgentes, desinfecção de cartas, estafetas, carteiros, sistemas de postas, duração dos percursos do correio, preços dos envios de cartas. Este arquivo, onde se conserva correspondência desta firma com mercadores do Porto, como se conhece, tem sido um verdadeiro manancial para inúmeros investigadores, por exemplo, LAPEYRE, Henri – *Une famille de marchands les Ruiz*. Paris e Bordéus: Armand Colin/Feret & Fils, 1955; J. Gentil da Silva, especialmente *Marchandises et finances. II. Lettres de Lisbonne, 1563-1578*. Paris: École Pratique des Hautes Études, 1959. Hilario Casado Afonso tem sido um dos investigadores actuais a recorrer com alguma assiduidade a este acervo, essencial para a compreensão de toda a dimensão de negócios na Europa de Quinhentos.

movimentações mais ou menos suspeitas) 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 conhecidas. Embora possa ter havido casos em que, por exemplo, um mensageiro do Porto chegou a entregar cartas em Lisboa, em muitas ocasiões, porventura na maior parte delas, o trajecto percorrido era mais curto, havendo como que uma passagem de testemunho entre as cidades, contribuindo, assim, para que a nova chegasse mais longe e mais rapidamente[330]. No caso dos estafetas régios, as cartas, na maioria das vezes, eram entregues aos corregedores ou representantes locais do monarca que delas davam conta aos membros das administrações locais para se agir em conformidade.

Normalmente, após a recepção de um comunicado sobre rebates de peste, eram erguidas bandeiras, as célebres bandeiras de saúde, quer para prevenir os viandantes do facto de grassar doença na terra, quer para avisar os forasteiros de que não podiam avançar desse ponto até serem vistoriados pelos funcionários competentes. No caso de a bandeira anunciar que o sítio estava em quarentena, era proibido encetar contactos com gentes locais, sob pena de sequestro das pessoas em lugar designado até se provar que a gente que vinha "estava sã". No Porto, as bandeiras deveriam ser postadas em todas as entradas principais mas, comprovadamente, sabemos que havia a "bandeira da Porta do Olival", para controlo do tráfego terrestre, e a de Miragaia, para aviso dos navios, esta ainda hoje simbolicamente representada por um estandarte em ferro e conhecida como "bandeirinha da saúde". Além disso, à entrada da barra, em S. João da Foz, colocava-se uma primeira bandeira que anunciava o estado sanitário da terra para alerta dos navios em direcção à urbe, e havia outra no degredo de Valdamores já em pleno século XVI. Também com interesse para o conhecimento do estado sanitário da terra, existia uma bandeira em Vila Nova. Voltarei a este assunto.

18.5. Prevenir o mal: as magistraturas sanitárias

Uma das maiores soluções preventivas consistia na nomeação de guardas.

A documentação permite-nos acompanhar as linhas gerais de evolução destas magistraturas sanitárias[331]. No século XV, chama-se-lhes "guardas-peste", estabelecendo-se, portanto, uma relação directa entre esta maleita e a nomeação destes oficiais. Nas primeiras décadas do século XVI, enquanto ainda não se fixou a

---

[330] Na peste de 1598, a edilidade tem a preocupação de avisar Aveiro e Coimbra; esta, por sua vez deveria avisar 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.

[331] Ver mais pormenores sobre este assunto no quadro publicado em apêndice neste volume.

designação "guardas-mores de saúde", surgem os chamados "guardas do rio". Esta denominação resulta do facto de se constatar que a entrada da doença era feita primordialmente por via marítima, havendo, portanto, necessidade de se patrulhar o Douro, desde a entrada da barra aos muros da cidade, com particular incidência nos pontos conhecidos para desembarques ilegais, onde os barcos costumavam atracar longe do olhar das autoridades. Esta relação ficava reforçada pelo facto de estes guardas provirem quase em exclusivo do arrabalde de Miragaia e de outros bairros ribeirinhos da urbe.

Nomeados em diversas ocasiões, estes funcionários deixam de ser mencionados a partir do momento em que entram em acção os guardas-mores de saúde, com poderes mais amplos, responsabilizados pela vigilância de toda a cidade. Tal como os guardas do rio, trata-se de cidadãos, aspecto de algum significado, como se verá em seguida.

Os guardas-mores eram nomeados por dois meses (que, na maior parte dos casos se prolongavam, originando protestos dos titulares e pedidos de substituição), durante os quais lhes era entregue a coordenação dos serviços de saúde, no âmbito da qual providenciavam a vigilância das entradas, faziam as escalas das patrulhas sanitárias dentro e fora da cidade, nomeavam os guardas das bandeiras e impunham multas e outras sanções aos infractores, sendo-lhes mesmo conferida a capacidade de os enviar para a cadeia em caso de desobediência.

Diga-se, para concluir, que estes cargos não tinham um carácter fixo. As nomeações faziam-se quando havia alarmes e os funcionários desmobilizavam quando a doença era debelada. Contudo, os consecutivos rebates de peste sentidos em particular no último terço do século XVI conduziram ao estabelecimento de uma magistratura de saúde fixa[332], na qual assistiam os guardas-mores de saúde.

A responsabilidade que lhes era conferida implicava que os eleitos para este cargo (diga-se, nem sempre desejado pois, tal como foi afirmado, muitas vezes não se fazia a rotatividade prevista, havendo guardas que se viam investidos nessa qualidade demasiado tempo, com prejuízo para as suas próprias ocupações) fossem cidadãos, dando-se preferência aos antigos vereadores ou, mesmo, a vereadores ainda em funções. As razões para esta qualificação prendem-se com o facto de lhes ser atribuído um poder de excepção, de que fazem uso, nomeadamente o de julgar sumariamente, dentro de certos limites, e, como se disse, ordenar penas de cadeia.

---

[332] No entanto, deve-se considerar a hipótese de estes oficiais serem permanentes desde 1546 por razões que explicarei noutro ponto deste capítulo.

18.6. Prevenir o mal: diagnósticos e quarentenas

Ao mesmo tempo, assinaram-se locais para as quarentenas. Mais à frente veremos como se processou essa evolução no Porto dos séculos XV e XVI.

Para a análise de casos duvidosos e tratamento dos doentes contrataram-se, como foi dito, físicos que, juntamente com outros oficiais congéneres (físicos de outras terras mandados pelo rei nos tempos mais difíceis) e alguns subordinados, tal como os cirurgiões e sangradores, desempenhavam funções remuneradas 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 intuitos de aqui se instalar[333].

Em 1575, perante o agravamento da peste, a Câmara deliberou fazer do Dr. Lopo Dias, já ligado ao corpo clínico da Misericórdia[334], 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[335]. Ao mesmo tempo, assegurava os serviços do cirurgião Manuel da Maia, com ordenado de 5 mil reais por ano[336]. A justificação para estas contratações, como se disse, encontra-se no agravamento da peste, com o aparecimento de muitos casos na cidade e no termo e, sobretudo, pela necessidade de vistoriar os navios que entravam no Douro.

Pelo que se infere do debate que fundamentou a resolução acima referida, a doença terá entrado por via marítima, porventura trazida em algum navio vindo da Flandres ou da França, zonas de que a cidade se guardava na altura. Com estas nomeações de pessoal clínico, que tinham como objectivo o "serviço da repubrica" e o alívio do trabalho dos funcionários afectados à prevenção do mal, uma vez que entre as obrigações dos novos elementos se incluía o "exame" das pessoas que vinham de fora, começava a constituir-se um quadro de recursos humanos que contava ainda com as diferentes graduações de guardas de saúde[337].

---

[333] AHMP – *Vereações*, liv. 8, fl. 27v (acta de 1 de Setembro de 1512).

[334] BASTO, Artur de Magalhães – *História da Santa Casa da Misericórdia...*, citado, vol. 1, p. 474.

[335] 33 O rei achou bem o ordenado prometido ao físico mas, quanto ao privilégio de cidadão, "por alguns respeitos", considerou que ele não devia ser concedido; AHMP – *Provisões*, liv. 3, fl. 426. Transcrito em BASTO, Artur de Magalhães – *o. c.*, vol. 1, p. 474.

[336] A gravidade da situação levou a que o rei enviasse ainda para ajudar na coordenação do combate à doença o físico da corte, Jorge de Sá, "lente da cadeira de bespora de Medicina da universidade de Coimbra". AHMP – *Provisões*, liv. 3, fl. 426.

[337] AHMP – *Vereações*, liv. 25, fl. 74v.

18.7. Combater o mal: recursos financeiros para acudir ao termo

Falar de dinheiros é também inevitável quando se acompanham as iniciativas aprovadas no combate à epidemia ou à doença em lugares impedidos, seja no interior dos muros da cidade ou no seu termo. O Porto tem responsabilidades sobre uma vasta área geográfica densamente povoada e da qual depende economicamente. Uma área, diga-se, bastante flagelada pela peste no período que nos ocupa. Neste balançar entre direitos e deveres, é da sua competência acudir o melhor possível aos lugares afectados. Com remédios, mantimentos e esmolas ou, como se diz em documento de 1565 relativamente ao socorro prestado a Azurara, "assi com as mezinhas necessarias aos emfermos como com mantimentos E consolaçois"[338].

Ora, como se sabe, o estado das finanças locais, ontem como hoje, não permitia ir muito mais além disso. Nem era possível responder a todas as solicitações. Nos casos mais complexos, em que se tornava necessário mobilizar mais recursos e a actividade económica era interrompida, o rei era chamado a participar. Como durante a grande peste de 1575, 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 junto aos muros da cidade em 1582, obrigando o rei a libertar mil cruzados para o combate à doença[339].

18.8. Em última instância, a devoção, o cordão sanitário e a fuga

A insuficiência da Medicina de então era, como se referiu, gritante. E esse facto tinha consequências sobre as atitudes perante o alastrar da doença. Seja pela ineficácia dos cuidados médicos, seja pela violência do ataque epidémico, muitas vezes o mal persistia transtornando o quotidiano da urbe. Em face deste quadro, a fé surgia como um dos últimos recursos. As vivências religiosas apareciam exacerbadas convocando-se os crentes para as manifestações que eram organizadas um pouco por toda a cidade.

Mais do que uma vez, tanto os cuidados com a vigilância como os métodos curativos se revelaram infrutíferos. Perante a impossibilidade de conter o avanço da peste pelos meios humanos disponíveis, a devoção vincada das gentes e a intercessão da Igreja eram, assim, recursos indispensáveis. À fé natural da população acrescentava-se fé: multidões acorriam às igrejas ou aos mosteiros para ouvir os

---

[338] *Corpus codicum...*, citado, vol. IV, p. 85.
[339] *Corpus codicum...*, citado, vol. IV, p. 136-137.

sermões de pregadores contratados pela cidade[340]. Em diversas ocasiões foram celebradas procissões e serviços rogatórios penitenciais pela graça divina, saindo pelas ruas imagens devotas e milagrosas como o célebre Crucifixo do Senhor de Além, para aplacar o mal. Quanto às visitas da imagem do Bom Jesus de Bouças (o popular Senhor de Matosinhos), elas aconteceram também em virtude das cheias e continuados períodos de mau tempo, fenómenos, como sabemos, associados a esterilidades e doenças[341].

Para muitos, no entanto, isso não era suficiente. Menos crentes, e com posses para tal, abandonavam pura e simplesmente da 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, tratava-se de requisitar casas em S. João da Foz ou em Matosinhos (estando esses lugares "desimpedidos") e só se regressava quando as coisas parecessem acalmar[342]. Por vezes, fica-se com a sensação de que a cidade estava completamente despovoada nestas alturas[343].

Como já se percebeu, quando não era a cidade a ser afectada eram os lugares vizinhos ou, como então se dizia, aqueles com quem havia contacto. Nessas ocasiões, era imperioso montar guarda aos caminhos, organizando-se cordões sanitários que impedissem as entradas e saídas. Em 1577, a povoação de Matosinhos foi bloqueada durante vários meses. Matosinhos que, segundo relatos

---

[340] Em Dezembro de 1520 as contas da câmara registam o gasto de dinheiros com uma missa solene rezada à porta da capela de S. Sebastião, com procissão e oferta das chaves da cidade, em agradecimento por não haver "mais garda dos ares pestelenciaes", cerimónias orientadas por Frei João de Paredes que fez o sermão; em *21* de Outubro de 1533, assentavam-se os 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". Estes dois exemplos em AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, respectivamente, fls. 87v e 287; em 10 de Setembro de 1576, altura crítica, organizaram-se procissões "pera que sejom emtreceçores diante de Noso Senhor pera que guarde esta cidade dos taes prigos". AHMP – *Vereações*, liv. 25, fls. 583-583v.

[341] Até finais do século XVII o crucifixo de Bouças veio à cidade quatro vezes: 1526, 1585, 1596 e 1644. De cada vez que tal aconteceu houve grandes "alvoroços, extraordinários júbilos e alegrias", vivamente descritos por NOVAIS, Pereira de – *Anacrisis historial...*, citado, vol. IV, p. 202-214.

[342] Procedendo autenticamente como nobres, exigindo o direito de aposentadoria e demorando a pagar (ou não pagando mesmo) a estadia e o gasto que fizeram nas casas das "pobres gentes" que os acolheram, conforme se lê numa acta. Trata-se uma manifestação clara do domínio do burgo sobre o termo.

[343] Entre finais de 1508 e 1509, a câmara esteve mais de seis meses fora, em S. João da Foz, refugiada da peste. Durante esse tempo, apenas permaneceram no Porto alguns oficiais, encarregados de olhar por ela e despachar os assuntos correntes; a procissão que o rei ordenou que se fizesse pela vitória das armas portuguesas em Calecute teve de ser organizada 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.

da época, "continuamente está cercado de sesenta homens de Vigia". Mas isso podia não ser suficiente pois, "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". Nestas condições e circunstâncias o patrulhamento podia falhar, sobretudo 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 continuadamente 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"[344].

Se as notícias sobre os físicos e restante pessoal de saúde já eram normais no século XV, a sua frequência aumenta no século seguinte, havendo um cuidado constante em manter os cargos providos. Também se nota uma atenção especial com as povoações do termo, encaradas como ameaças muito reais. Uma delas, uma das que causa mais preocupação é precisamente esta de Matosinhos. E, neste caso concreto, isso não deixa de ser uma novidade. Matosinhos tornara-se indispensável como apoio ao porto da cidade. Frequentado pela navegação da urbe e desenvolvendo meios de transporte que os mercadores portuenses partilham e utilizam, crescera o suficiente para representar uma ameaça. Para mais, quando havia uma porta de saída tão ampla como era o Oceano.

18.9. O perigo que vem do mar

Com elementos deste teor, e outros que ainda serão aduzidos, começamos a perceber a dita existência demarcada de dois períodos de política sanitária portuense, na generalidade compreendendo os séculos XV e XVI. Melhor: uma evolução sentida nesta política entre estas duas centúrias, que mais não é senão a concretização de um dos aspectos da estruturação portuária, nomeadamente a criação de equipamentos portuários essenciais.

O acolhimento a tripulações de fora, pelo menos à parte da equipagem que era autorizada a ir a terra por diversos motivos, e aos mestres dos navios, fazia-se em três modalidades:

- Em *estalagens.* Seria este o meio mais usual para os homens do mar. Não sabemos quantas havia no Porto ou as modalidades em que o serviço era prestado. Sabemos, e isso é significativo, que havia estalagens nos bairros ribeirinhos, na Ribeira e na Lada, que apresentavam camas e davam de comer

[344] *Corpus codicum...*, citado, vol. IV, p. 129.

e beber. Prevendo-se o aumento das entradas de navios de fora e a necessidade de casas para se acolherem os mareantes e mercadores que neles vinham, em 1461 (26 de Fevereiro), e tal como já vimos anteriormente, 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"[345];

- Em *casas de conhecidos.* No decurso do desenvolvimento das práticas comerciais, alicerçam-se contactos que permitem ao mercador ou ao homem do mar ser acolhido em casa dos seus habituais clientes nos portos estrangeiros[346]. Sabemos de biscainhos estantes em casas de mercadores portuenses desde o século XV, senão antes, a quem, inclusivamente, deixam mercadoria consignada. No século XV, Fernão Álvares Baldaia, comerciante, autarca e embaixador de D. Afonso V, recebe na sua casa do Porto o *rei d'armas* do monarca de França, que aproveita a estância para fretar um navio e fazer comércio. Em Quinhentos, para citar apenas um caso, Simão de Sousa, por alcunha o Biscainho, morador ao Cais, recebe com muita frequência mareantes da Biscaia, tanto da peninsular como da francesa[347], o que se explica pela sua especialização no comércio de ferro, aceiro e aço daquela região;

- Em *hospitais.* Talvez seja mais correcto dizer, primeiro num hospital ribeirinho: o do Espírito Santo de Miragaia, da administração dos homens do mar, mestres, pilotos e marinheiros do Porto[348] que por mais de uma ocasião terão recebido congéneres vindos de fora. Sabemos que em 1526 estiveram aí recolhidos os "mestres das naos d'el rey" e o seu feitor, a quem foram dadas camas, e que, na hora da partida, em reconhecimento da hospitalidade que receberam, deixaram um donativo de 880 e 600 reais respectivamente; depois, já com o século XVI bem andado, na antes mencionada Misericórdia que, nos

---

[345] AHMP – *Livro A*, fls. 137-137v, sumariado por RIBEIRO, João Pedro – *"Indice 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.

[346] Isso passa, inclusivamente, pela recomendação, pela hospitalidade que abrange os amigos dos amigos, própria do universo marítimo europeu destes tempos.

[347] Por exemplo, em 1589, Joanes de Aguirre, biscainho, dono de um navio que transporta ferro para o Porto e sócio deste mercador, está em sua casa ao Cais. Voltaremos a encontrar Simão de Sousa no decurso deste trabalho e veremos como domina a língua francesa, sendo chamado a prestar serviço como intérprete numa visita de saúde a um navio normando, proveniente de Ruão.

[348] Também por cordoeiros, calafates e alguns carpinteiros.

anos de 1536-1537 prestou auxílio (que deverá ser entendido por cuidados de saúde a marinheiros enfermos?) a estrangeiros, como também já vimos.

Estas situações, como é evidente, dizem respeito aos mareantes a quem era dada autorização para entrar no rio e vir até junto da cidade, para se postarem nas docas ribeirinhas, descarregarem ou carregarem as mercadorias que lhes interessavam.

Isto decorria do resultado da visita de saúde às embarcações, instrumento essencial de toda a política sanitária. Mas podia acontecer, e acontecia muitas vezes, que o resultado desta diligência não fosse conclusivo. Nesses casos, antes de ser dada autorização aos mestres "para subirem acima" com os navios, eles deveriam passar por um período de quarentena mais ou menos longo. Deveriam passar por um "degredo" sanitário que, a certa altura (nos últimos anos do século XVI, como veremos) se torna praticamente obrigatório para todas as naves que transpunham a barra do Douro rumo ao Porto[349].

A retenção dos navios em quarentena também conheceu diferenças entre os séculos XV e XVI, particularmente, quanto aos lugares designados para esse emprego, bem como na sua organização, supervisionada pela Câmara.

Estão assim sintetizados os principais aspectos do envolvimento das autoridades portuárias na regulamentação do tráfego e no combate ao perigoso "inimigo invisível", e dado o mote para as páginas que se seguem. Nelas, procurarei resumir este processo e retirar dele as principais consequências para a história da navegação da cidade do Porto e, sempre que possível, procurarei comparar esta realidade portuense com outras conhecidas em Portugal e noutros espaços portuários europeus.

Para tal, utilizarei, predominantemente, a documentação administrativa camarária bem como os livros de visitas de saúde[350], ambos guardados no Arquivo Histórico da cidade.

Dos primeiros, destacam-se os nossos já conhecidos livros de actas de vereações, bem como os livros de contas do concelho, nos quais encontramos análises dos problemas e despesas efectuadas durante as crises. Quanto aos registos de saúde, a sua própria existência (infelizmente lacunar a abrangendo apenas alguns anos de finais do século XVI) é consequência da maior complexidade da vida portuária

---

[349] Esta afirmação decorre sobretudo da existência regular destes livros a partir do início do século XVII. Ou seja, é provável que o degredo passasse a ser regra independentemente dos rebates de peste e da procedência das embarcações.

[350] Os registos referentes aos 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, no entanto, a consulta directa da fonte, dados os muitos erros cometidos tanto na sua leitura como na apresentação dos quadros.

quinhentista. Todo o envolvimento gerado em torno deste fenómeno, originou a criação de serviços e procedimentos, as guardas e as visitas a seu cargo, implicando, no fundo, a produção de uma escrita própria, os citados livros de visitas aos navios, que ficou como preciosa memória do tema e prosseguiu no futuro.

Cada uma destas fontes dá um testemunho eloquente das medidas sanitárias conhecidas e implementadas no tempo. Porém, no segundo caso, nos registos de saúde, se por um lado encontramos consagrados algumas práticas já conhecidas de outras épocas, 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.

Noutra perspectiva, e isso não será objecto de análise neste momento do trabalho, estes livros são preciosos para o conhecimento do movimento portuário da cidade, aspecto, no entanto, prejudicado pelas enormes lacunas de que a fonte enferma[351].

Apesar disso, há outras facetas do mundo marítimo de que nos são dadas, pelo menos, amostras muito consistentes: os tipos de navios entrados na barra, os seus pavilhões, a composição das tripulações, a familiaridade com este porto por efeito da frequência com que aqui vinham, as mercadorias que transportavam e os negociantes locais com quem estavam relacionados, bem como os comércios a que se dedicavam, as rotas que prosseguiam, a duração das etapas realizadas, os percalços da navegação (e os seus motivos), etc. Estes livros revelam-nos também, os espaços do porto da cidade onde fundeavam e as entidades locais que interferiam na sua recepção.

Com tudo isto, uma das coisas que se tentará fazer nesta parte do trabalho é deixar "falar" os documentos. Aquilo que subsiste, seja em registos de actas da Vereação seja nos livros de visitas, para além da expressividade e do colorido dos relatos de diferentes situações vividas, é suficientemente claro quanto às vicissitudes ocorridas e às soluções adoptadas na resolução de problemas.

Curiosamente, os mesmos problemas e as mesmas soluções que encontramos noutros ancoradouros – por exemplo, do Mediterrâneo – em épocas bastante posteriores.

Deixar "falar" os documentos, sobretudo os registos de saúde, é confrontarmo-nos com as complicações que se depararam a estes homens e observar as soluções por

---

[351] Para o século XVI há registos dos seguintes anos: 1577, 1578, 1597, 1598, 1599, e apenas um único exame em 1600. Fica, apesar de tudo, a dúvida sobre a existência de livros antes de 1577 (pouco provável nesta forma) e se os mesmos eram escritos todos os anos (o que é provável a partir daquela data).

eles desenvolvidas. Soluções que passaram pela elaboração de um inquérito com o qual eram confrontados os mestres das embarcações, sob juramento, que não conhecerá alterações praticamente até aos nossos dias e que estará na origem da elaboração da chamada *carta de saúde* dos navios, documento-chave para a realização do trânsito marítimo internacional.

No século XVI, no Porto, o uso deste tipo de documento é bem conhecido e obrigatório. E requerida a sua apresentação. Porém, apenas se mencionam certidões (e "arrecadações") de outros portos nacionais, Aveiro, Vila do Conde, Atouguia, Lisboa, e da Galiza, especialmente de Baiona, parecendo que este costume era apenas seguido na Península[352]. E, como já vimos, nem em todas as partes dela. Todavia, e de certo modo confirmando as ideias avançadas por Martín Corrales e Carlo Cipolla dissecadas na introdução deste trabalho, salvo excepções, de que se dará conta, as autoridades do Porto parecem não dar muito crédito aos documentos passados em portos fora de Portugal – se é que, na realidade podem ser considerados certificados de saúde – e às medidas sanitárias a que os navios foram submetidos – se é que o foram – preferindo não arriscar e obrigando-os a uma quarentena mais ou menos prolongada no Douro. Teremos oportunidade de acompanhar retalhos da estadia forçada de alguns barcos.

19. Entre os séculos XV e XVI: aquilo que é comum

De certo modo como síntese de algumas ideias avançadas nas páginas precedentes, saliente-se que há elementos comuns e constantes nos dois períodos; como foi dito, são mais os traços comuns que os distintivos.

19.1. Os sintomas

As epidemias são sistematicamente precedidas de registos de tempestades fora de tempo (trovadas e grandes chuvas no verão, que chegam a impedir reuniões na casa da câmara). Os ventos são especialmente temidos. Pouco depois da ocorrência de cada um destes fenómenos, muito rapidamente anunciam-se más colheitas (as "esterilidades") e, quando circulam as primeiras novidades sobre doentes na cidade ou perto dela, há quem fique psicologicamente abalado. Já se falou do exacerbar de emoções perante a doença e de celebrações religiosas onde elas se manifestam. 1539 foi um ano complicado, com grandes tempestades de verão e rebates de peste. Do outro lado do rio veio a imagem milagreira do Senhor

[352] Seria fácil encontrar no Porto quem lesse documentos em francês, inglês, neerlandês e latim. Não há qualquer referência a papéis que fizessem prova da estadia dos navios em portos do norte da Europa e do estado sanitário dos mesmos.

de Além e fizeram-se várias procissões. Numa delas, feita num domingo, dia 20 de Julho, "Nuno Alvarez procurador da cidade adoeceo e saio fora de seo syso livre entendimento fazendo na dicta precisom grande trovaçom com os brados que dava como homem sem syso", e, como ficou sem "abellidade" para desempenhar o cargo, foi necessário nomear procurador interino[353].

Depois, o rumor, a circulação de notícias alarmantes sobre lugares afectados, sobre barcos onde morreu gente, e a cidade prepara-se para o pior.

19.2. A doença e as formas de contágio

O mal é conhecido e propaga-se muito rapidamente. Na sequência do que atrás foi dito, os contactos com os estrangeiros ou com os companheiros que vêm de fora são particularmente temidos.Trata-se de realidades próprias de uma cidade portuária.

19.3. O medo da doença

Sobretudo da parte de quem está e recebe notícias alarmantes sobre mortes a bordo ou nas cidades onde previsivelmente os navios andaram, uma vez que os que circulam confiam no que viram, no que fizeram e com quem contactaram, e, no fundo, querem é que os deixem seguir com a sua vida. Uma e outra atitudes são regra nas duas épocas.

19.4. A atitude dos responsáveis camarários face à doença

Este ponto é crucial e perpassa por todas as acções aprovadas nestes séculos. Partindo do pressuposto que a doença vinha sempre de fora, e sem grandes argumentos médicos para lhe opôr, as autoridades sanitárias, nas diferentes acepções que tomarão entre os séculos XV e XVI, refugiaram-se "na Prudência, a virtude cardinal mais dúctil e mais fácil de manejar"[354]. Assim, à mínima suspeita, decretava-se o degredo, uma temporada na quarentena. Não havia nada a perder. Pelo menos para a cidade.

19.5. O transtorno causado ao comércio marítimo

Em especial, a paragem de navios, meios de transporte vitais na actividade mercantil desses tempos, e a retenção de mercadorias (consequentemente a imobilização forçada de capitais e a interrupção do comércio), quase sempre sob protesto dos mercadores a quem elas vêm consignadas.

---

[353] AHMP – *Vereações*, liv. 14, fl. 49v.

[354] Esta frase, como se sabe, é de um conhecido livro de Giuseppe Tomasi di Lampedusa.

Detenhamo-nos por momentos na análise desta última. Muito do comércio realizado nestes tempos obedece a ritmos experimentados. A operações que se concretizam em determinado espaço e em determinada época. Perder qualquer uma dessas ocasiões representa outros tantos adiamentos que podem ser fatais para os mercadores. A relação directa peste-quebra do comércio é conhecida[355]. Tomemos o exemplo da Galiza, uma das áreas comerciais de maior significado para a mercancia do Porto. É certo que se trata de um lugar ao qual os negociantes e navios do burgo acorrem regularmente. De tal forma, que essa regularidade não nos permite, por vezes, perceber que há uma altura específica em que os negócios são especialmente activados: o momento da *vendeia*. Pautado pela chegada dos navios ingleses (principalmente estes mas também franceses e flamengos) carregados de panos, o "tempo da vendeia" decorria no fim do verão, em especial nos meses de Setembro e Outubro, altura em que a Galiza, com destaque para os portos de Baiona, Vigo e Pontevedra, se transformava numa encruzilhada onde se podiam encontrar 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[356], de contratar com os bretões o envio de cereais e de lonas, de esperar vender o açúcar que as suas naus trouxeram do Brasil e descarregaram nos armazéns que aí tinham, 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 pelos mesmos motivos. Era negócio de muito dinheiro. E, sendo comprometido, de graves consequências, tanto para as fortunas dos mercadores como para as rendas da alfândega. Portanto, valia a pena arriscar furar os bloqueios. Mesmo que estes fossem decretados por razão da peste.

No final do ano de 1579, estava ainda parcialmente em vigor uma provisão régia que proibia os contactos com aquela região. Em face das dificuldades que tal decisão criava aos comerciantes, bem como à quebra alarmante das receitas, Estêvão Lercaro, contratador da alfândega do Porto, conseguiu obter do rei uma outra provisão "para os mercadores poderem ir à Galiza", com efeitos retroactivos. A matéria inscrita neste documento permite-nos acompanhar detalhadamente a questão e verificar o que podia acontecer em tais circunstâncias. De acordo com ela,

---

[355] MAGALHÃES, Joaquim Antero Romero – *O Algarve económico, 1600-1773...*, citado, p. 51.

[356] Sobre a importância do comércio têxtil ver 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. Para uma listagem geral dos tecidos importados nos mercados do norte de Portugal 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.

apesar dos entraves impostos à circulação, soubera-se no Porto que o corregedor de Viana, certamente informado do estado sanitário da província vizinha, dera autorização a mercadores de Aveiro para se deslocarem à Galiza. Lercaro pedia que essa autorização 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 publiquação da dita provisão, não rendeo quasi nada, e se perdirião [*sic*] mais de dous mil cruzados". Mantendo-se em vigor, esta determinação seria ainda mais catastrófica: "e hora não indo a esta vendeia ha Galiza por ser o tempo em que vem muita cantidade 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 a este 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 oficiaes das cameras dos dytos lugares for ordenado conforme as arecadações 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"[357].

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, provavelmente, senhorios de navios, não puderam estar presentes no acto notarial no qual os seus associados passaram procuração para ser tratada uma questão de seguros em que estavam envolvidos[358].

---

[357] Dada em 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. 241 v-243.

[358] Parceria constituída por Miguel Femandes, Diogo de Pina, Luís Garcês, Nicolau Lopes e os referidos Tomás Jorge e Manuel Cardoso, sobre um seguro que estes haviam feito a António Dias e seu genro Pedro Femandes, também mercadores do Porto. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 60, fl. 175v.

Um porto impedido obrigava ao desvio dos navios e à descarga noutros locais, com inevitáveis transtornos. Havendo informação sobre o assunto[359], o transtorno podia ser atenuado pelos mercadores: existem vários fretamentos de finais do século XVI onde está previsto que no caso de haver peste em Lisboa, o desembarque das fazendas 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[360].

Finalmente, refira-se o facto de também a cidade ser afectada pelos contrangimentos colocados ao trânsito durante estas crises. Encerrar as portas representava um grave problema. Era regime de excepção difícil de aguentar. Portas havia que, pela sua importância na estrutura económica da cidade, deveriam estar sempre abertas para serviço da urbe e das gentes. Claro que não se podia correr riscos com a entrada de doentes e, tão preocupante quanto isso (porque com a doença vem fome), não se podia aceitar a entrada de indigentes esfomeados, "que era causa de aver muitas emfirmidades". Mas as portas, algumas portas, guardadas é certo, deveriam estar abertas. Assim, 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 soomente aqeles 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"[361];

19.6. Os procedimentos

O principal consistia em dar degredo e quarentena a navios, mercadores e fazendas. E, em relação a estas, a única forma de as conseguir libertar era submetê-las a uma cura de sol, o assoalhamento, a que eram sujeitas todas as mercadorias. Sabemos que no Porto essa prática foi seguida desde a Idade Média e, como veremos, conheceu algumas variações quanto aos locais onde foi realizada.

As grandes diferenças iremos encontrá-las neste ponto. A visita de saúde aos barcos, que despoleta o processo, não parece estar ainda estruturada antes do século XVI. Havia, é certo, comunicação com os navios que se preparavam para entrar, dando-se-lhes ordens no sentido de ser impedida essa entrada ou para se

---

[359] Já destaquei a importância da informação num porto, assunto a que ainda voltarei.
[360] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 68, fis. 130-130v.
[361] AHMP – *Vereações*, liv. 25, fl. 74v.

recolherem a determinados lugares, mas só no século XVI é que ela se torna norma efectiva.

O degredo, como disse, conhecerá diferentes localizações e o assoalhamento dos bens será complementado, em diferentes casos, com a sua lavagem. Também no século XVI, altura em que os processos parecem devidamente estabelecidos, se assiste à nomeação de guardas, dentro ou junto do navio, acompanhando o evoluir da situação e o tratamento das fazendas.

Quanto a algumas das atitudes apontadas, tanto por mercadores como mareantes, de reacção às diferentes medidas adoptadas pelos governantes da cidade nesta matéria, estarão, como observaremos, 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

Não conseguimos detectar formas concretas de comunicação. Tal como sucedia com os assaltos dos corsários, as mensagens deveriam chegar à cidade por intermédio de outros navios ou de correios terrestres urgentes. Os assuntos, normalmente, eram debatidos em Câmara, abrindo-se sempre com o tradicional "que ao seu conhecimento viera". Estas notícias eram habitualmente "reforçadas" com o boato ou, pelo menos, com o carregar do quadro. A partir do momento em que se sabia de doença que podia entrar por via marítima a qualquer momento, quase todos os navios ficavam sujeitos a vigilância mais apertada. Por outro lado, dizer-se que vinha um navio no qual morrera o mestre e alguns marinheiros (mesmo que depois se verificasse que, afinal de contas, ninguém morrera), contribuía para que os guardas estivessem mais atentos e zelosos da sua missão. Em 1460 (Agosto 22) dizia-se que na caravela de Estêvão Domingues morrera "hum filho de Gonçalo Domingues" e, com isso, decidiu-se colocá-la em degredo[362]. O mesmo aconteceu com *o barinel de Viana,* navio do Porto, mestre João Bentes de Miragaia, que vinha

[362] AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 235.

de Tenby, Inglaterra[363], e dele se dizia ter morrido este mestre e quatro marinheiros. Mais tarde, parece confirmar-se apenas a morte do mestre[364].

20.2. A intervenção da Câmara

Tal como acontecerá no século seguinte é à edilidade que compete o essencial da política de saúde. As ocorrências, como vimos, são trazidas às sessões plenárias e aí se decidem as medidas a tomar: fechar as portas da cidade e vigiar os lugares costeiros, se o degredo a dar a determinado navio deve ser mais ou menos rigoroso, os dias que as embarcações e a tripulação devem estar apartadas e onde, como proceder com as fazendas, as penas a impor aos refractários, etc., e os pregões, recursos essenciais de comunicação das decisões do poder na cidade, nesta época.

20.3. Quais os funcionários envolvidos e como procedem

À Vereação, como se viu, está atribuído o principal papel na política local de saúde. A ela compete-lhe nomear pessoal para acompanhar pessoalmente as situações. Manda gente aos navios, gente da governança do burgo, gente que fala e que ordena em nome dela. Os funcionários destacados para tratar dos problemas no terreno, por exemplo, a fazer a visita aos barcos para ver se os marinheiros estão de saúde, são homens dos quadros, normalmente em funções. Também são requisitados técnicos legais para os acompanhar. Junto da já referida caravela de Estêvão Domingues deslocaram-se o juiz do concelho, João de Aragão, um vereador, Fernão Álvares Baldaia e um tabelião, Lourenço Anes[365].

Em 1485, como se assinalou, foram também requisitados os serviços do mestre João Ledo que, para além de conduzir a embarcação impedida ao degredo e de a guardar, ficou encarregado de transmitir as posturas municipais e as penas previstas aos tripulantes que a abandonassem antes de lhes ser dada ordem para isso[366].

A partir de finais da década de setenta, pelo menos, a edilidade passa a nomear funcionários – do seu seio, é certo, mas funcionários com uma missão específica, que desempenham durante o tempo em que houver motivos para estarem no activo. Como já foi afirmado, ainda não se lhes chama guardas-mores da saúde. A relação com o que se pretende que eles façam em concreto é directa e expressa na

---

[363] A documentação medieva e moderna do Porto situa este porto em Inglaterra. No entanto, trata-se de um importante ancoradouro, com história no mundo marítimo britânico, mas que se situa em Gales.

[364] Pois a câmara nomeou um mestre interino, João Ledo, morador no mesmo bairro, para conduzir a embarcação ao degredo e ter cuidado dela. O caso ocorreu em Agosto de 1486; AHMP – *Vereações*, liv. 5, fls. 63, 65.

[365] AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 235.

[366] AHMP – *Vereações*, liv. 5, fl. 65.

designação do seu cargo: guardas-peste. Curiosamente, a primeira nomeação conhecida destes funcionários coincide com uma das primeiras presenças na Câmara dos procuradores dos mesteres que a partir de então passam a exercer funções na administração da cidade.

Os guardas-peste são recrutados no seio da elite governativa[367]. A sua nomeação prossegue para além do século XV nestes moldes. Por exemplo, em 9 de Agosto de 1494 discutem-se as medidas a prosseguir perante a peste de Coimbra e as nomeações de guardas são efectivadas em 16 do mesmo mês. Os designados são João Vaz Ferraz e Pedro Gomes. Trata-se de dois cidadãos da cidade, qualidade social elevada a nível local[368]. Este costume irá manter-se em Quinhentos.

Nos anos finais da década de oitenta parece registar-se a evolução dos quadros de pessoal para o sentido que terão no século XVI. Em 1489 (31 de Janeiro) é aprovada a postura que cria o cargo de guarda-mor, sobrepondo-se este hierarquicamente a todos os guardas das portas existentes. Embora ainda não se trate de um guarda-mor de saúde[369], é para esse título e função que se caminha já nesta altura[370].

Se os vereadores da cidade, quando exerciam funções na área da saúde, contavam com a ajuda de tabeliães e outros elementos, como os mestres de navios, os guardas quatrocentistas parecem já ter alguma autonomia para decidir as medidas a prosseguir em matéria de vigilância e a coordenar a actuação de quem requisitarem. No entanto, a intervenção incisiva da Câmara é condição indispensável para que as coisas se façam. Por outro lado, em certo sentido apela-se ao sentido cívico da população alertando-se para o facto de ser imprescindível que todos tenham cuidado na guarda da cidade e reparem se todos os outros vizinhos fazem o mesmo[371]. Noutras alturas, o desempenho destes oficiais era complementado com a

---

[367] O que também pode ser significativo. Se, por um lado, a presença de outros corpos da cidade na câmara representará uma maior repartição do poder e diversificação de funções, por outro a reserva deste cargo a cidadãos, poderá ser expressão de uma separação ainda mais ou menos clara entre os cidadãos, enriquecidos e participantes activos no comércio marítimo que pretendem ter o controlo sobre essa actividade, e os mesteirais que ainda estão longe de poder participar em peso nessa mesma actividade (embora já o façam). Sobre este assunto ainda se podem colher informações válidas no clássico trabalho de 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, p. 163-180.

[368] 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.

[369] Inclusivamente, na mesma acta, volta-se a chamar-lhe "guarda-peste".

[370] AHMP – *Vereações*, liv. 6, fl. 29v, 30-31.

[371] AHMP – *Vereações*, liv. 6, fl. 19v.

vigilância exercida pelas gentes fixadas em locais estratégicos, as quais eram responsabilizadas pela guarda e vigilância do local.

No dia 14 de Julho de 1479, debate-se a forma de a cidade se guardar da peste de Coimbra. Portanto, as atenções deveriam estar voltadas para os pontos prováveis de entrada por quem viesse dessa cidade: Ribeira e barcas de Vila Nova, Miragaia e barcas de Gaia (sobretudo estas). Nesse sentido, embora sem descurar a guarda das restantes portas, os guardas-peste a nomear, deveriam ter 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 apregoada nos lugares aqui referidos[372].

No futuro, notícias deste género implicarão o patrulhamento e vigilância de todas as entradas, o juramento dos potenciais doentes é subalternizado pelo poder descricionário dos guardas-mores e não se delega a vigilância do trânsito às pessoas de um lugar.

20.4. Os lugares de degredo

Já se percebeu que uma das principais medidas aprovadas pelas autoridades quatrocentistas era o degredo ou quarentena dos navios. A purga às embarcações provenientes de lugares suspeitos era feita no Cabedelo, na extensa língua de areia localizada à entrada da barra, na margem esquerda do Douro. Portanto, tratava-se do aproveitamento das condições naturais, sem necessidade de se proceder a quaisquer trabalhos de preparação do terreno. Os navios assinalados como potenciais portadores de peste eram interceptados à entrada da barra ou já no interior do Douro a caminho da cidade, e enviados para a baía que se formava interiormente. Em Agosto de 1487, refere-se o lugar de S. Paio (que dá o nome a esta baía), onde deveria ser postada a nau de João Pais, que chegara da cidade de Londres, "donde morem muito da dita enfermidade"[373].

As fazendas vindas nos navios colocados no degredo eram, por sua vez, descarregadas e estendidas no areal, onde arejavam e curavam ao sol com especial

---

[372] AHMP – *Vereações*, liv. 4, fl. 90.

[373] AHMP – *Vereações*, liv. 5, fl. 145v. Neste caso, talvez na parte esquerda da baía. Num lugar da actual freguesia do Canidelo próximo da costa e do Cabedelo existia, provavelmente desde o século XIII, uma ermida, na qual os frades da Serra do Pilar mandaram fazer obras em 1568. GUIMARÃES, Joaquim António Gonçalves – *Gaia e Vila Nova na Idade Média...*, citado, p. 165-166.

cuidado. Temiam-se particularmente os têxteis, as "irlandas" e as roupas em geral, "asy de mercadarya como de roupa de gente". Trata-se, como se sabe, de "uma medida muito prudente"[374].

Era em reunião municipal que se estabelecia a duração da quarentena. Em primeiro lugar, era tido em conta o tempo passado no mar. Se durante a jornada não tivesse havido problemas, esse facto era tido em conta na decisão a tomar[375]. Mas, independentemente disso, havia que aprovar decisões sobre a questão e era também a vereação a fazê-lo.

- Por exemplo, no já citado caso do *barinel de Viana* (2 de Setembro de 1485) decidiu-se que esta embarcação 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.
- Há degredos mais curtos, provavelmente decididos em razão do menor perigo que o barco eventualmente representasse: em 1460, a caravela de Estêvão Domingues teve de estar sujeita a um degredo de apenas quinze dias.

Portanto, de um modo geral, podemos considerar que a duração deste período de quarentena rondava um mês para os casos considerados mais graves, e metade desse tempo, ou menos, para aqueles classificados como menos preocupantes e ordenados quase por precaução. Se durante o tempo estipulado não houvesse razões para proceder em contrário, a quarentena seria levantada e os mareantes autorizados a subir até à cidade ou, se fosse esse o caso, a recolherem-se a suas casas.

Não seria muito agradável estar todo este tempo no lazareto natural do Cabedelo. O lugar é bastante desabrigado e batido por ventanias bastante frias, tanto no verão como no inverno. Depois de uma jornada mais ou menos complicada no mar, os homens tinham ainda de suportar o desconforto de uma temporada praticamente à

---

[374] "O «assoalhamento» de mercadorias como fazendas, tapetes, fardos de algodão e coisas do género era também 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. Com efeito, 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". Deste modo, só fazia bem arejar e assoalhar estes bens. Ver CIPOLLA, Carlo M. – *o. c.*, p. 35.

[375] Entenda-se neste tempo no mar tanto a jornada de regresso desde o lugar de onde partira, como o lapso de tempo que eventualmente possa ter estado na rada à espera de entrar. No caso do barinel de João Bentes, os cinco dias que esteve "sobre a barra" foram creditados no período de degredo a cumprir. AHMP – *Vereações*, liv. 5, fl. 65.

mercê dos elementos pois as condições conhecidas nesse lugar não permitiam que aí se fizessem casas para se acolherem, dependendo apenas dos mantimentos que lhes levavam os moradores da Foz[376]. Por isso não admira que sempre que possam, os marinheiros fujam daí ou recebam auxílio de quem arriscar furar o embargo. Como veremos que acontece. E os protestos sucedem-se quando o período de quarentena se arrasta para além do tempo estipulado[377].

Ainda neste século, são referidos outros lugares onde decorre a quarentena dos navios: Santa Catarina e, muito possivelmente, Valdamores.

Não se indicam os motivos para se fazer o degredo em Santa Catarina, lugar ribeirinho onde futuramente se instalará o estaleiro naval do Ouro, nem se sabe se isso aconteceu em detrimento do Cabedelo. Embora possamos encontrar razões lógicas e plausíveis para esta hipótese, ela deverá ser posta de lado. Em seu favor, o areal localizado no sopé de Santa Catarina, hoje praticamente invisível dadas as profundas modificações ocorridas no leito do rio, e a pequena ilhota que por aí se formava, tinham a vantagem de ser mais abrigados e o acesso dos guardas aos navios mais facilitado. Mas, para o efeito pretendido, manter gentes potencialmente doentes afastadas da cidade, estas vantagens representavam enormes... desvantagens. Se o acesso dos guardas era facilitado, também não seria complicado para os tripulantes sair do navio e chegar à cidade. Portanto, os degredos que aí se faziam eram de navios que não representam, em princípio, um perigo demasiado elevado. É o caso da já várias vezes citada caravela de Estêvão Domingues, entrada no Douro no fim do mês de Agosto de 1460 que, inclusivamente, já tinha desmobilizado a tripulação e que é mandada quinze dias para Santa Catarina. Quando as previsões eram mais pessimistas sobre o estado de saúde dos que vinham nos barcos, o degredo continuava a ser feito no Cabedelo.

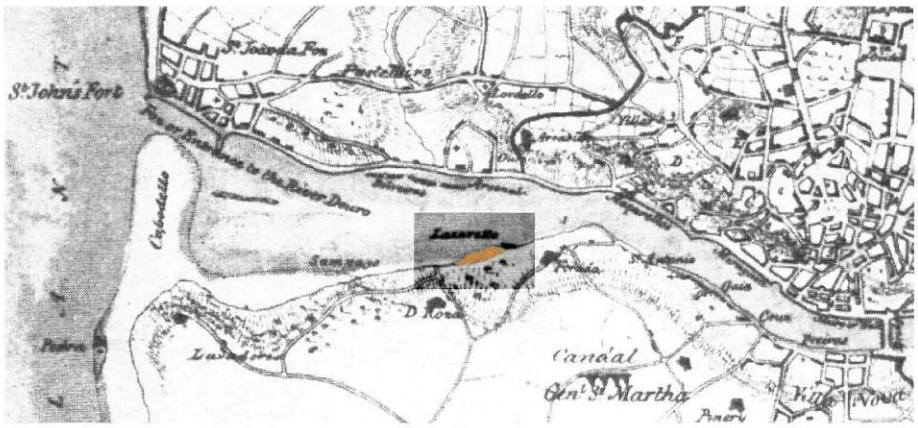
Mas continuava a haver um dilema para resolver. Estabelecer o degredo longe da cidade, à primeira vista seria a solução ideal. Mas o tempo viria a demonstrar que não era. A distância era relativa para quem tivesse barcos e estar longe, nestes casos, era sinónimo de guardas mais frouxas e facilmente iludidas. Era abrir as portas aos contactos com gente da terra, com familiares que esperavam o regresso dos mareantes e não perdiam a oportunidade de saber notícias e, eventualmente, de

---

[376] 1487. Agosto. 04. A câmara ordena que os marinheiros da nau de João Pais só possam receber mantimentos de S. João da Foz, levados por pessoas para tal ordenadas. AHMP – *Vereações*, liv. 5, fl. 145v.

[377] Como deve ter acontecido com o *barinel de Viana* que terá estado mais de sessenta dias nesse local (o registo é confuso devido ao facto de o livro de vereações em que está lavrado - liv. 6, fls. 63-65, 89, etc. - encontra-se mal encadernado, confundindo as leituras e o estabelecimento correcto das datas).

os receber. Relembre-se o facto de, neste tempo, o espaço ribeirinho abaixo de Massarelos ser ainda escassamente povoado. Não admira, por isso, que os responsáveis começassem a ponderar outras soluções: a mais adequada de todas era trazer o degredo para mais perto da cidade e, ao mesmo tempo, colocá-lo em lugar que não representasse grande perigo. Na margem esquerda, existia o sítio ideal: Valdamores. Situada no limite de Vila Nova, era terra tutelada pela câmara do Porto. No dia 20 de Junho de 1430, esta conseguia obter sentença favorável contra Álvaro Gonçalves Coutinho, o qual deveria largar a quinta de Valdamores, que era da jurisdição do Porto, e portanto vedada a sua posse a poderosos, "e na qual ele oprimia os lavradores e pescadores"[378]. Em 1451, anota-se nas contas da cidade o aforamento do lugar de "Valdamores 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 continuam a ser pagas à Câmara no século XVI, e graças a isso percebemos que se tratava de um lugar de quintas[379]. Existiria aí uma ermida[380] e o local, situado em frente a Massarelos, apresentava-se como apto a receber os navios para o degredo: era sítio abrigado, com uma pequena enseada, um areal, um espaço amplo em terra, com algumas construções que serão posteriormente aproveitadas e não muito distante da vista dos oficiais portuenses.



Gravura 18 – Localização do lazareto

S. Nicolainho, possivelmente, deverá ser identificado com este Valdamores, Fique a notícia sobre o despejo do lugar, em 1479, de uma inquilina indesejada, D. Beatriz de Sousa, que nele estanciava contra os privilégios da cidade[381]. Em 1488, que se saiba pela primeira vez, os vereadores do Porto resolvem estabelecer aqui a recolha

---

[378] RIBEIRO, João Pedro – *o. c.*, p. 134.
[379] Em Setembro de 1579, Baltasar Dias paga domínio à câmara do Porto pela compra da quinta de Valdamores. AHMP – *Vereações*, liv. 25, fl. 589. Já a ocupava, pelo menos, desde 1577. Como veremos, esta propriedade era essencial na estrutura do degredo.
[380] GUIMARÃES, Joaquim António Gonçalves – *o. c.*, p. 166.
[381] RIBEIRO, João Pedro – *o. c.*, p. 199.

dos doentes da cidade. O seu transporte foi adjudicado a Pedro Vaz, barqueiro de Miragaia, estando os cuidados dos enfermos a cargo de sua mulher. Esta decisão não surge do nada. Entre 1486 e 1487, a edilidade procurou concentrar os enfermos num outro local: a torre de Pedro do Sem, edifício ainda hoje existente, junto ao Palácio de Cristal[382].



Foto 20 – A torre de Pedro do Sem

No entanto, por razões desconhecidas, este projecto não terá sido concretizado e as autoridades locais preferiram optar pela margem esquerda.

Começando por se constituir em serviço de acolhimento dos doentes da urbe, a quinta de Valdamores surgirá naturalmente como a solução ideal para acolher os mareantes obrigados a quarentena. Durante o século XVI, os dois serviços coexistirão.

20.5. Os equipamentos disponíveis

Inicialmente aludi ao facto de o combate à doença nestes tempos ser bastante modesto, por carências próprias da medicina de então. O grande objectivo era o isolamento dos enfermos e os cuidados que lhes eram prestados não iam muito

[382] 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, na sequência da peste que afectou a zona do Olival. O projecto seria retomado em 28 de Novembro do ano seguinte.

além do fornecimento de alimentos, da infusão de ervas medicinais, da aplicação de alguns unguentos e de sangrias regulares. Na torre de Pedro do Sem, onde havia algum espaço disponível, a estrutura planeada era, para o panorama de então, relativamente ambiciosa: estava previsto "nella [...] postar camas pera os doentes e asy huuma molher que cure dos doentes e tenha carrego de curar de todos e huum creligo pera os ouvir de comfissam e huum mestre pera curar delles e lhe seram dadas todas as coussas neceçareas e hum samgrador"[383].

Em S. Nicolainho, havia apenas duas camas e os cuidados dos internados estavam a cargo da mulher do barqueiro[384]. Sabendo-se que esse lugar integrava pelo menos uma quinta, é provável que, sendo necessário, alguns edifícios da mesma serviriam para acolher mais alguns doentes e suas fazendas, como veremos acontecer no século XVI.

20.6. Problemas com a implementação da política de saúde marítima

Entre a barra do Douro e a cidade do Porto há uma distância considerável, de alguns quilómetros, de espaços muito desocupados. Portanto, os grandes problemas que se colocam às autoridades prendem-se com a dificuldade em manter uma vigilância apertada e rápida sobre o tráfego marítimo. Sendo certo que é difícil esconder um navio, não é menos verdade que antes do contacto com os oficiais camarários, é relativamente simples acostar num ponto favorável das margens ou mandar um batel e descarregar homens e fazendas sem grandes riscos. E tudo isto a despeito das soluções de observação da costa implementadas ainda neste século, nomeadamente as já referidas organização de um sistema de fachos e atalaias e instituição, inicialmente a título oficioso, de pilotos da barra aos quais competia parte da tarefa de vigiar a costa e o movimento.

Depois, há ainda que contar com um sistema de solidariedades entre os homens do mar que dificulta a execução das políticas aprovadas. A nossa já bem conhecida caravela de Estêvão Domingues, por exemplo, entrou no Douro, teve tempo para colocar os homens em terra e só então foi abordada pelos oficiais destacados para os assuntos sanitários, mandatados para a enviar ao degredo. E isto apesar de se saber (mas desde quando?, antes de entrar na barra ou só quando alguém da cidade a contactou?) que ela "viinha de lugar d'u moriiam de ar de pestenença". Depois de tanto tempo, a decisão de mandar esta embarcação quinze dias "para baixo" só podia resultar em protestos. Protestos do mestre que começou por dizer

---

[383] AHMP – *Vereações*, liv. 5, fl. 162.
[384] AHMP – *Vereações*, liv. 6, fls. 3-3v.

que "nom tiinha jaa companha dentro com que levar abaixo" e que só "refeytaramente e com desonestas palavras" a foi chamar. E protestos dos mestres e pilotos de outras naus, em especial de Gabriel Gonçalves, piloto da *nau de Boiro*, que se recusou a ajudar a levar a caravela para o degredo[385]. Pelos insultos aos oficiais, Estêvão Domingues acrescentou um dia de cadeia aos quinze de degredo a que foi sujeito e um pedido de desculpas público pelas injúrias, enquanto os seus marinheiros pagaram cem reais cada e os grumetes cinquenta, por todos terem saído do navio sem ordem. Pela negligência demonstrada (solidária?, ou resultante de receios?), Gabriel Gonçalves levou com quatro dias de cárcere[386]. No fundo, este é o tipo de caso que pode acontecer a qualquer momento e que obedece a um padrão mais ou menos estável: é o homem que chega a um porto com o seu navio, a um porto que por acaso até é o seu, depois de uma larga temporada no mar longe da família e dos amigos, que regressa de uma viagem que até pode nem ter corrido como se esperava, desejoso de desembarcar e prosseguir a actividade iniciando os preparativos para uma nova expedição e que, numa altura em que inclusivamente já tinha desmobilizado a tripulação, se vê de um momento para o outro obrigado a ficar imobilizado dentro do navio, no degredo, à espera que o declarem "limpo" e seguro para finalmente poder prosseguir com a sua vida.

Exemplo da dificuldade de controlo da barra é o da chegada da *nau de João Pais* em 1487. Na cidade sabia-se que a embarcação vinha de Londres, "donde morem muito da dita enfermidade [peste]". Apesar disso, o mestre conseguiu entrar auxiliado na pilotagem do navio pelo pai, João Pais o Velho, que acabou por ser multado. No entanto, desta vez, as autoridades conseguiram chegar perto do navio com maior rapidez e a embarcação foi mandada para o degredo onde deverá ter

---

[385] Os dois casos em AHMP – *Vereações*, liv. 3, respectivamente, fis. 238 e 236v.

[386] Os vereadores pretenderam dar algumas lições com estas condenações; de Estêvão Domingues referem que pelo que ele disse "merecia aver pena porem viisto como he pesoa miseravel e querendo com ele husar de compaixom e nom de todo riigrror por a elle ser escarmento e a outros exempllo 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 offeciiaes em rolaçom das palavras que dise"; quanto a 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 mas viu que, entretanto, juntara-se já gente suficiente para levar a caravela. Mas não o deve ter feito desta maneira tão inocente. Desde logo, porque o juiz e o vereador que estavam a tratar do caso o condenaram em mil reais mas, depois, porque "foi acordado em rollaçom que a semelhavel pessoa seria moor escarmento a prisom que o dinheirro e o mandarom prender e lançar em hũa adoba de quatro èllos 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". Ver AHMP – *Vereações*, liv. 3, respectivamente, 238 e 236v.

estado vários meses. Durante a larga temporada que por lá passou, as mercadorias foram sucessivamente assoalhadas[387].

Concluindo: no século XV as preocupações com a saúde marítima são já evidentes. Se bem que as medidas sejam, na maior parte dos casos, aparentemente, pontuais, respondendo a situações concretas, há processos adoptados que revelam já uma consciência nítida do problema que se enfrenta. Os navios são sujeitos a uma vistoria (antes e depois do degredo) para as autoridades se certificarem de que as pessoas que nele vêm se encontram "sãs". São, quase sempre, submetidos ao degredo durante o qual as mercadorias são assoalhadas. Primeiramente instalada no areal do Cabedelo, a quarentena das embarcações decorreu também em Santa Catarina (para onde eram enviados os navios que menos preocupavam); no final da centúria, esta quarentena será deslocada, com toda a probabilidade, para junto do lugar de Valdamores, na outra margem do Douro, que começa a ser equipado para receber doentes.

Regista-se também uma certa evolução no funcionalismo adstrito às questões sanitárias. Se durante muito tempo os casos eram entregues a funcionários da Câmara em exercício, com o andar do tempo, foram sendo criados cargos específicos para guarda da cidade e vigilância do tráfego naval. Essas magistraturas sanitárias, no entanto, dependem da tutela da edilidade e são desempenhadas por gente próxima dela.

Por fim, como se pode verificar pelos exemplos apontados, embora saibamos que o porto da cidade recebe neste século navios galegos, biscainhos, bretões e britânicos, a quarentena é quase em exclusivo dirigida aos barcos da terra. Pelo menos não há notícias sobre degredos de navios estrangeiros na documentação existente, que não é muita. Sem possibilidades de encontrar uma explicação fundamentada para esse facto, colocarei as seguintes hipóteses:

- Primeiro, dadas as características da frota portuenses tardomedieva, com cargueiros de tonelagem média/alta para o tempo (com um grande número de naus no activo) e a actividade transportadora que realizam nos circuitos alargados do espaço europeu, as autoridades têm consciência de que são os seus próprios navios a representar o maior perigo. Note-se que os barcos do Porto são assíduos nas rotas flamenga e britânica e eles próprios encarregam-se de trazer os têxteis produzidos nesses mercados, os quais, como já vimos, representam o perigo mais temido pelas autoridades sanitárias dos portos;

---

[387] AHMP – *Vereações*, liv. 5, fl. 145v.

- Segundo, o facto de os transportadores europeus acima referidos, especialmente galegos e biscainhos, trazerem mercadorias (sobretudo pescado e ferro) que se considera menos passíveis de virem contagiadas e portanto, mais facilmente dispensadas de cumprir o degredo imposto às restantes[388];

- Terceiro, o facto de o movimento estrangeiro não ser ainda muito volumoso e, entre as enormes lacunas documentais para este tempo, nos escapar algum eventual degredo dado a um destes navios, que é provável que tenha acontecido.

Esta explicação, e a anterior, parecem-me ser as principais. Justificam – e em parte contribuem para historiar – o facto de os mercadores preferirem ir "vender" à Galiza.

- Quarto, as ditas lacunas documentais. Justifica-se insistir neste tema. A vista de um navio estrangeiro haveria de suscitar os mesmos receios sentidos perante os navios nacionais e os mesmos procedimentos preventivos. A nomeação dos guarda-peste e dos guardas do rio destinava-se a vigiar todo o tráfego. Mais documentos houvesse e seria muito provável que encontrassemos novidades acerca de navios de fora no degredo.

- Quinto, e último, para se proteger do contágio ou para não perder tempo com quarentenas demasiado longas, os mercadores, os navios e respectivas tripulações podem sair rapidamente do porto, por vontade própria, como ainda veremos acontecer, ou por imposição camarária.

21. A política de saúde no século XVI

21.1. Conhecer o problema: correios, escuteiros e "pancadas" de peste

No século XVI, o problema será largamente amplificado. Fruto do desenvolvimento da movimentação marítima e do interesse nos assuntos do mar, revelado nas políticas de muitas cidades costeiras, a questão sanitária ganha, em Portugal, uma dimensão nunca antes vista.

No Porto, se o problema no século XV era, à primeira vista, com os navios nacionais, a abertura ao mundo comercial europeu determinou a fixação de uma prática e a constituição de um corpo de funcionários, que se apresentam como os principais instrumentos de regulamentação e fiscalização do movimento marítimo na barra do Douro. É que os homens de Quinhentos conheciam as condições da generalidade dos portos, dos ambientes onde a doença grassava em resultado da

---

[388] No entanto, isso já não é válido para britânicos e bretões, que normalmente trazem têxteis, mercadorias para com as quais, como vimos, existe uma maior desconfiança.

chegada constante das frotas que, 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"[389].

Vejamos como se chegou a este estado de coisas, começando precisamente pela questão dos correios, uma vez que a acumulação de conhecimentos era, neste particular, essencial.

Já se referiu, neste trabalho, a deficiente informação que possuímos acerca dos correios. Um bom sistema de comunicações era uma vantagem para uma cidade portuária. Dele dependia o conhecimento dos mercados, dos preços, das mercadorias em *stock*, das que faltavam, dos câmbios, das disponibilidades financeiras, das perturbações político-militares, em suma, do estado das terras. No Porto dos séculos XV e XVI, a correspondência circulava a vários níveis. Ouvimos falar em missivas, cartas de aviso e correspondência comercial geral recebidas pelos mercadores, e em mensagens enviadas pela Câmara à Corte e vice-versa. Havia caminheiros nomeados pelo município, que estavam prioritariamente ao seu serviço mas que aceitavam também levar 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 montados a cavalo que utilizavam as mudas existentes ao longo dos percursos para garantir a rapidez do serviço. Não as encontrando, parava-se em vendas ou estalagens onde homens e montadas pudessem descansar.

O recurso aos vendedores ambulantes, em especial aos almocreves, também era vulgar. Assim como era vulgar a chegada das notícias por via marítima, obtidas nos portos de escala ou junto dos barcos com quem se cruzava, sabendo-se que quando isso acontecia, era vulgar os navios "chegarem à fala".

De uma maneira geral, podemos dizer que, no Porto, como noutros centros de natureza idêntica, a informação circulava com alguma rapidez, havendo uma grande complementaridade entre a que circulava em terra e a que se obtinha no mar.

As questões da saúde, juntamente com as da guerra, mobilizaram uma grande fatia dos serviços de correios e, em certa medida, terão contribuído para o seu aperfeiçoamento. A todo o momento há estafetas a percorrer a costa, a saber junto dos povoados marítimos se existem alarmes de peste, se têm novidades de algum barco que venha de lugares impedidos, se já recebem navios de lugares que

---

[389] OTTE, Enrique – *Cartas privadas de emigrantes a Indias, 1540-1616*. Reimpressão. México: Fondo de Cultura Económica, 1996 (1ª edição em língua castelhana, 1988), p. 31 e 85.

anteriormente assim haviam sido declarados, a transmitir aquilo de que eles próprios têm conhecimento, a vigiar as bandeiras dos lugares, a inquirir sobre o movimento dos navios, a observar as velas que se recortam no horizonte.

Essas movimentações constantes variam na distância percorrida.

Constantemente, há deslocações a Matosinhos ou a Leça. A saber dos navios. A saber do estado de saúde das gentes. A saber das "pancadas de peste", a expressão é corrente nos documentos, que impedem que os barcos aí cheguem. Mas os homens vão mais longe. Até Esposende, Viana ou Caminha, a Norte. A Aveiro, Coimbra e, mesmo, Lisboa, a Sul.

Vai-se receber notícias mas também levar notícias. Em Agosto de 1568, logo que se sabe que a peste deixara Esposende "e os mais lugares da comarca", o Porto apressa-se a mandar cartas para os "lugares do mar" até Lisboa e a comunicar ao rei o fim do impedimento[390].

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 Serveira e de Caminha e seus termos e redores e da Lagarteira e mais partes"; aliás, por estar Caminha impedida, naquela ocasião, o caminheiro nem sequer conseguiu passar de Viana. Agora, as novas também não eram as melhores. Efeitos da peste do Atlântico[391]: "e pela carta que trouxera de ruis novas do dito soceço e pamcada que dera o dito mall tinhão obrigação de loguo avizarem por hum correo as sidades e villas e lugares daqui ate Lixboa"[392].

Portanto, insiste-se, é muito importante estar-se bem informado. E, para além das formas de acumulação de conhecimentos que já vimos, importa referir outras modalidades de aquisição de informação: a comunicação de notícias, espontânea, por parte de gente que circula, mestres de navios, mercadores em trânsito, cidadãos que têm correspondentes noutros lugares e que se apressam a avisar de eventuais

---

[390] *Corpus codicum...*, citado, vol. IV, p. 105.

[391] Iniciada por volta de 1596, esta "peste do Atlântico" teve consequências catastróficas nos principais espaços marítimos da Espanha, especialmente Cantábria, Biscaia e Andaluzia; sobre este assunto, ver STRADLING, Robert A – *La armada de Flandes. La armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668.* Madrid: Cátedra, 1992, p. 44. Seria importante perceber quais os efeitos desta epidemia em Portugal pois a última década do século XVI é de profunda movimentação no mundo marítimo nacional e, mais particularmente, portuense (no sentido em que pode tar havido, ou não, benefício com o desgaste das províncias espanholas referidas): no âmbito da construção naval que evolui para o fabrico de galeões para a armada real (complementado o esforço da Cantábria e Biscaia) mas, ao mesmo tempo, maior participação de naves de pavilhão estrangeiro em tratos antes detidos em exclusivo pelos nacionais, irradiação das redes de comércio nos maiores tratos internacionais do tempo, etc.

[392] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl. 40v.

perigos, é uma[393]; a entrevista feita aos oficiais dos navios que entram, de que falarei adiante, é outra. Esta é a que mais nos vai interessar. Por ora, diga-se que um dos objectivos do questionário que se faz aos mareantes é precisamente obter novidades sanitárias das terras por onde passaram. Sem segundas intenções. Pergunta-se naturalmente a um mestre se sabe de alguma terra "onde se morria de peste" e ele, da mesma forma natural, responde que sim ou que não, sem que a afirmativa implique automaticamente uma temporada no degredo.

- Na segunda vez que veio ao Porto em 1597, ao mestre biscainho Pedro de Arrazamono foi perguntado como estava a terra; sem qualquer espécie de problema, este mareante respondeu que "na villa de Billbao se guardavão dos lugares de Crasto e Santo Ander, a quall villa de Billbao estava sam do mall de peste". Ninguém pensou que ele lá tivesse ido e, consequentemente, foi autorizado a descarregar na cidade[394].

- Em 5 de Março de 1578, já depois de ter sido dada autorização para subir a Domingos Anes o Galego, de Matosinhos, que vinha com um navio carregado de ferro e aceiro de Návia, Astúrias, perguntou-se-lhe se nesse porto havia novas de outros lugares com peste. A resposta foi que não, nem em Návia nem em "Cedeira", na Galiza, onde fizera escala[395].

- Por fim, em 18 de Setembro do mesmo ano, Gregório Esteves, galego, mestre da sua pinaça, vindo de Baiona, não tem receio de afirmar que em Padrão, Santiago e "Prova d'Arouca sofriam do mal de peste e que em Baiona havia bandeiras por causa disso"[396].

Falei atrás nos diferentes níveis a que a informação circula. Falarei um pouco mais deles para finalizar estas notas sobre correios. Saber mais do que os outros é, certamente, um trunfo. Não dar a conhecer tudo o que se sabe pode ser uma salvaguarda. Vem isto a propósito de um episódio relatado nos livros de visitas de saúde, envolvendo o poderoso mercador Domingos Lopes Vitória e o procurador da cidade Francisco da Mota Rebelo[397]. No dia 13 de Maio de 1597 chegava ao Porto a pinaça galega *Nossa Senhora da Guia,* proveniente de San Sebastian com fazendas de Domingos Lopes Vitória e da sua companhia. Entre estas, encontrava-se uma

---

[393] Veja-se o quadro publicado em apêndice, onde se registam alguns exemplos deste costume.
[394] AHMP – *Livros de visitas de saúde,* liv. 3, fl. 17v.
[395] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 69v.
[396] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 86.
[397] O mais provável é que se tenha tratado de um episódio, mais um, da rivalidade que opunha os membros da câmara, mercadores arredados para uma posição secundária, aos grandes homens de negócios conversos, entre os quais Domingos Lopes Vitória era dos mais importantes.

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, "cidadão desta cidade e procurador della que prezente estava [e por ele] foi dito aos ditos guardas mores que lhes requeria que não mandasem 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 fauças e nom tratavão de papel"[398]. Duvida-se da origem do papel e das certidões, da legitimidade dos negócios. Tratando-se do mercador em questão e da sua rede de negócios, qualquer hipótese pode ter fundamento. Contudo, fica a dúvida: o procurador estava mesmo informado da verdade ou, não se tratando de um juizo pré-concebido, colocava em causa a operação porque o papel, neste tempo, era costume vir predominantemente de França e, à cautela, o melhor era não facilitar?

21.2. A intervenção da Câmara. Articulação entre serviços

O caso descrito atrás é bastante para comprovar que a municipalidade continua a chamar a si a coordenação da política sanitária embora possa receber, e recebe, instruções do rei sobre o assunto. Continua a recrutar no seio da elite urbana, entre os cidadãos, os guardas-mores. Entretanto, fruto das novas preocupações com o acrescido trânsito de navios, em particular desde meados do século, estes serviços conhecem maior complexidade e vão exigindo um corpo de funcionários cada vez mais alargado.

Os primeiros de que se fala são os guardas da costa do mar, integrados nos serviços da alfândega, e com soldada estabelecida. Existem, como sabemos, desde os primeiros anos do século[399]. Não consigo determinar de forma concludente se estes guardas da costa se identificam com os guardas da alfândega. Contudo, mesmo não o sendo, as funções atribuídas a cada um deles, garantem vigilância mais apertada do trânsito naval. Inclusivamente, os guardas da alfândega, como

---

[398] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fls. 9-10.

[399] Assim como já conhecemos o caso relatado na carta de D. Manuel de 11 de Janeiro de 1520: " [...] que a nos diseram 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 rendeiros quando hos hi ha e aos nosos feitores per nosa carta"; ora, esse ofício vinha sendo desempenhado, sem carta do rei, por "hum Femando Afonso" pescador, morador no couto de S. João da Foz "averia oyto ou nove anos", até ao momento em que foi denunciado por António Femandes, morador no Porto, que acabou por ser investido no cargo por este diploma manuelino. Ver ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 174v. Recorde-se que o aumento do movimento em Leixões obrigou também à nomeação de um guarda da barra de Matosinhos, João Formoso, em 1531. Idem, fl. 53v.

veremos adiante, têm funções alargadas no século XVI participando, também, nas visitas aos navios.

Com os guardas-mores seguiam escrivães para elaborar os autos, registar as ocorrências e passar as certidões autorizando a saída. A partir de 1577, pelo menos, estes escrivães são os responsáveis pela produção dos livros de visitas de saúde que hoje conhecemos. Também esta presença é elemento expressivo da maior complexidade da vida marítima destes tempos.

Outros funcionários que integravam as comissões que se dirigiam aos barcos eram os técnicos de saúde. Nesta centúria refere-se várias vezes o cirurgião, encarregado de fazer uma primeira inspecção aos tripulantes dos barcos e dar parecer sobre o seu estado de saúde, e em cujo parecer se fundamentava a decisão dos guardas.

Instituídos oficialmente em 1584, embora, como já tivemos ocasião de ver, existissem desde o século XV mantendo-se em permanente actividade desde essa altura, os pilotos da barra também desempenham funções no controlo do tráfego. Aliás, é obrigatório haver troca de informação entre guardas e pilotos: estes eram os primeiros a receber relatórios acerca dos lugares suspeitos e a ter cuidado de impedir a entrada dos barcos antes da vistoria dos guardas[400]. Assim, entre as atribuições dos pilotos contava-se a vigilância da barra, avisar os guardas acerca da aproximação de navios e, posteriormente, fazer os primeiros contactos com eles.

Guardas da saúde, guardas da alfândega e pilotos garantem uma maior conjugação de esforços na observação do movimento marítimo. Deste modo, tornava-se menos vulgar a ocorrência de episódios como os que observámos no século XV, com navios a entrar sem serem vistos ou importunados e só posteriormente inspeccionados. A partir de agora, quando chega, o navio é acompanhado até perto da cidade, para se submeter à visita. Mas, vê-lo-emos adiante, a coordenação entre os serviços não se conseguiu assim tão facilmente.

Apontei, noutra parte deste estudo, algumas das características que deviam ter os guardas-mores de saúde. Tal como foi dito, os guardas-mores e, antes deles, os guardas do rio, eram cidadãos do Porto, portanto gente qualificada socialmente e próxima da vereação. Alguns tinham mesmo a categoria de fidalgos. A responsabilidade do cargo e as atribuições que lhe competiam assim o determinavam. No final do século XVI, por motivos desconhecidos que poderão ter a

---

[400] Eis mais um dado que revela parecer esboçar-se, desde cedo, uma espécie de espírito de corpo autónomo entre os pilotos, desempenhando as suas tarefas como entendem: uma das perguntas feitas aos mestres de navios potencialmente perigosos que surgiam perto da cidade era exactamente saber qual fora o piloto que os rebocara. Estabelecendo contacto com esses navios, os pilotos também teriam de passar uma temporada no degredo. Na maior parte das vezes, "ninguém sabe" quem o fez.

ver com a deficiente remuneração do cargo ou pelo facto de estas funções afastarem os titulares dos seus afazeres e obrigações[401], prejudicando-as, há um movimento no sentido de estas figuras serem dispensadas de cumprir este dever. A partir de então, vive-se um tempo de aparente desleixo, com a nomeação de gente considerada vil para o exercício de tal cargo.

Numa das últimas cartas enviadas ao Porto (5 de Setembro de 1598), Filipe II estranha "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 comarqua 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"[402].

O seguinte caso avança pistas para se compreender um pouco melhor esta problemática: trata-se da doação de certo dinheiro que Fernão de Azevedo fez à Misericórdia. Por alturas da peste de 1581 (a doação foi concretizada em 22 de Março de 1590), este homem, cidadão do Porto, juntamente com Francisco Rodrigues Freitas e Nuno Tavares, também cidadãos, foram guardas-mores[403]. Nessa altura, por mandado dos vereadores, tomaram 60 mil reais "pera guastos dos enfermos que estavaom no degredo feridos de peste", dinheiro esse que ficou de Isabel Fernandes, "per allcunha a Pernas Manquas que no dicto degredo fallecera"[404]. Os problemas aconteceram depois, mais precisamente quando os herdeiros desta mulher reclamaram o seu legado. Face a este requerimento, foi o próprio Fernão de Azevedo a dar, do seu bolso, vinte mil reais[405]. Em 1590 andava o caso em tribunal. Os herdeiros ainda reclamavam da Câmara o pagamento do resto

---

[401] O guarda-mor, para além de coordenar as medidas defensivas contra a doença, observar o seu cumprimento, coordenar e executar as visitas de saúde aos navios, tinha de estar disponível para acorrer ao degredo sempre que os mestres dos navios o chamassem. Em 26 de Setembro de 1597, o irlandês "Pedro Procell", mestre de um navio que estava em quarentena, manda chamar um dos guardas-mores para este lhe dar admissão à prática. Veja-se AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl. 20v. É de admitir também que em alturas de menor alarme houvesse um afastamento do cargo por parte das pessoas a quem o cargo competia normalmente.

[402] *Corpus codicum...*, citado, vol. IV, p. 178-179.

[403] Ou seja, em épocas de emergência, o número de guardas era aumentado.

[404] Curiosa forma de financiamento dos gastos com o lazareto: aplicar os dinheiros de doentes internados.

[405] Previsivelmente, teriam sido entregues 20 mil reais a cada um dos guardas para estes os administrarem.

do dinheiro. Quanto a estes vinte mil, Fernão de Azevedo preferiu não os cobrar da edilidade e fazer deles doação à Misericórdia, para esta os aplicar nos enfermos que tinha à sua conta[406].

Voltemos um pouco atrás no tempo. Nomeados *ad-hoc* no século XV, estes magistrados passaram a figurar no organigrama camarário de forma quase permanente a partir de meados do século XVI. Talvez isso se tenha devido ao facto de os alarmes de peste surgirem agora com enorme frequência.

A criação desta magistratura, à qual estavam ligados funcionários menores que lhe estavam dependentes, e as competências atribuídas ao cargo, fez levantar protestos da parte de outros interessados no movimento dos navios. Falo dos rendeiros da alfândega.

O século XVI, no qual se assistiu a um aumento excepcional do tráfego marítimo é, por via disso, também, uma época marcada pelo florescimento do contrabando. Ora, não era improvável que o guarda de saúde ou o seu subalterno, tendo prioridade na entrada dos navios que se apresentavam sobre a barra, fosse(m) aliciado(s) a fechar os olhos a certas irregularidades e a declarar o degredo de um barco quando ele não se justificasse. Ou então, como parece ter sido corrente, atrasasse convenientemente a vistoria, dando tempo a que se cometessem algumas irregularidades. Inclusivamente, no exercício honesto das suas funções, a coberto de normas desadequadas como as que analisaremos em seguida, negar a entrada de um navio podia significar a acostagem fora da vista dos oficiais régios ou alfandegários e o aproveitamento dessas circunstâncias para descarregar calma e ilegalmente fazendas que, consequentemente, deixavam de ser computadas pelo fisco.

Para o comércio oculto, o degredo, em local mais ou menos isolado, menos frequentado, poderia ser, assim, a solução ideal para a baldeação de mercadorias. 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, pelos seus próprios interesses.

Parte do problema, que como já disse analisarei mais detalhadamente em seguida, fora criado por D. João III, ao permitir que se vedasse a entrada aos navios quando se suspeitasse que vinham de lugares impedidos. "Com isso, queixava-se o nosso já conhecido Estêvão Lercaro, rendeiro 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

---

[406] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 97, fl. 10.

escondidamente sem se pagarem os direitos". Com o intuito de resolver essas situações, o monarca decide: primeiro, ordenar presteza aos guardas; segundo, "quando forem visitar as taes naos e navios, não hirão sem os oficiaes do dito Estevão Lercaro, pera que a isso sejão presentes, e quando forem em degredo as tais mercadorias estarão com hos ditos oficiaes da saude os feitores do dyto Estevão Lercaro pera que olhem pelas mercadorias que se não furtem nem soneguem os dereitos dellas"[407].

De qualquer forma sobressai daqui que a visita aos navios passava a ser um assunto importante na dinâmica portuária e, como tal, não deixaria de interessar ao estado absoluto. Primeiramente, legitima-se a intromissão dos juizes de fora. Em reunião camarária de 26 de Abril de 1566, quando se procede à eleição de guardas-mores de saúde "os quaes sempre são cidadãos onrrados da governança", discute-se o facto de "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"[408].

Não se sabe como terminou este litígio. No entanto, até final do século, as coisas parecem ter acalmado, com as eleições destes magistrados a serem feitas regulamente, sem contestação por parte dos juízes. Mais tarde, já em pleno século XVII (1618), o rei comunica à cidade que o governador da Relação, Diogo Lopes de Sousa, possa a partir de então passar "a entender nas Vizitas dos Nauios estrangeiros", respondendo às dúvidas da Câmara com um firme "não uos intromettais" nesse assunto[409].

Articulação dos serviços. Foi disso, no fundo, que se falou até aqui. Sabemos, aliás acabámos de o constatar, que esta é em certas alturas difícil de conseguir, resultando isso do facto de não ser fácil conciliar interesses antagónicos: como os que tantas vezes dividem, por exemplo, os mercadores e os autarcas[410].

Neste quadro justifica-se, em parte, a intervenção do monarca. Mas isso nem sempre significa que venham boas novas. Essa intervenção pode 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. Normalmente desfavorável a esta última. Num século em que o poder dos conselheiros cresceu

---

[407] TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fls. 240-241v. Refira-se que este mesmo 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.

[408] AHMP – *Vereações*, liv. 24, fl. 41.

[409] *Corpus codicum...*, citado, vol. IV, p. 36.

[410] Sem falar do conflito latente que se sentiu em grande parte do século XVI portuense entre estas elites e que não é este o momento de analisar.

acentuadamente, foi preciso porfiar para contrariar a incapacidade demonstrada por D. João III nesta matéria[411].

A falta de senso do monarca (ou de quem o aconselhou e ele ouviu, o que vai dar ao mesmo) começa por se manifestar 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 na altura a braços com uma epidemia de peste. Informado de "que em Bordeos E na rrochella 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", ordena aos governantes da cidade "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"[412].

Esta decisão é 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 particularmente perigosas para as embarcações que se aproximavam de terra (como acontecia nestas situações), a golpes de mar que o podiam atirar contra aos rochedos e a perdê-los. Podemos admitir que isso terá acontecido, pouco tempo depois de ter sido dada esta 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 [precisamente 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". Provavelmente, nesta altura, já se começava a perceber que seria útil alterar os procedimentos[413].
- Impedir a entrada era também um primeiro passo para frustar a eficácia da política de saúde. Barrando-lhes a entrada, os mestres dos navios, podendo,

---

[411] "Nesta matéria" que vai muito para além das simples questões de saúde. Como veremos em seguida.

[412] *Corpus codicum...*, citado, vol. IV, p. 54.

[413] Possivelmente por pressão da câmara: nesta mesma carta, na parte final, 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...*, citado, vol. IV, p. 62.

procuravam um lugar conveniente para descarregar, longe da vista das autoridades, comprometendo a vigilância estabelecida. As queixas não tardaram a chegar. Logo em Fevereiro de 1546, o corregedor enviava ao rei um memorial onde se dizia "que alguas vezes acontecia irem alguas naos e navios com mercadorias aos portos da dita cidade e villas e por se ter algua 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"[414].

- Finalmente, e como já vimos, proibir a entrada dos navios era um convite irrecusável à fraude. Foi o mesmo corregedor a lembrar esse facto: "e alem diso por se sobnegarem meus direitos por asi has ditas mercadorias se tirarem furtadas por não pagarem os ditos direitos"[415].

O único mérito do monarca terá sido atender a estas razões e alterar o teor da decisão. Perante as pressões e os avisos que acompanhámos, alude-se agora à urgência das visitas aos navios, e o lugar do degredo passa a estar ao critério das autoridades locais: "vos mando que tanto que alguns navios forem ter 'halguns dos dytos portos com ho dito empedymento, 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 garda e vigia sobre a companhia delles pera que se não vão as pavoações [*sic*] nem metão nelas as ditas mercadorias he cousas outras que trouxerem pera não impedirem a terra onde sairem"[416].

Muito mais avisadas parecem ser as abordagens do problema patenteadas pela regência do Cardeal D. Henrique[417] e por D. Sebastião. Sem deixar de acompanhar estas situações e de se pronunciar sobre elas, delegavam nos serviços locais as

---

[414] TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fls. 211v-212.
[415] TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fls. 212-212v.
[416] TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fls. 212v-213. Documento lavrado em Almeirim, 25 de Fevereiro de 1546.
[417] A generalidade da produção historiográfica portuguesa, sobretudo a de índole nacionalista, apressou-se a atribuir-lhe todas as responsabilidades pela "perda da independência" passando por cima das realizações concretas da sua governação e do seu alcance. Apesar de elencar algumas delas, é o que faz SERRÃO, Joaquim Veríssimo – "Cardeal D. Henrique", in *Dicionário de História de Portugal*, direcção de Joel Serrão, citado, vol. III, p. 190-192. Espera-se com expectativa a biografia de D. Henrique em curso, da autoria de Amélia Polónia.

iniciativas projectadas para as resolver. Estas, de qualquer forma, eram acompanhadas pela supervisão de juizes de fora e corregedores, que passavam a ter intervenção nestas matérias.

Neste sentido, convém salientar o papel da regência. Assumindo como prioridade a protecção da navegação nacional, deu particular relevo à informação e à sua circulação pelos portos, âmbito no qual se enquadravam as conhecidas preocupações com o estado sanitário das terras, promovendo uma política que virá a ser prosseguida no curto reinado sebastianista. Vejamos alguns exemplos.

- No ano de 1565, D. Henrique reconhece os serviços prestados pela câmara do Porto no socorro a Azurara, nomeadamente as guardas que montou e o envio de mantimentos e remédios para acudir àquele centro marítimo.

- Um ano depois, em Setembro, o Porto recebia uma 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 ilustra bem a complementaridade existente entre os portos do noroeste português, a ligação destes portos com a Inglaterra (nomeadamente com o porto galês de Tenby, que já nos é bem familiar desde os tempos medievos) e o interesse que havia na partilha de informação para prevenir situações que podiam redundar em desastres. "Soube agora, informa 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 quoais se deve ter muito resguardo". Ora, este "resguardo" ficava essencialmente ao alvedrio 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 jsso 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 pareçer [...]"[418].

- Em 1568, ano em que o jovem monarca toma posse efectiva do reino[419], aquando da peste de Esposende, aceita e agradece a forma como a cidade

[418] *Corpus codicum...*, citado, vol. IV, p. 94.

[419] Mas durante algum tempo, o peso político do tio-avô continuará a ser forte.

organizou a prevenção do contágio e as iniciativas tomadas para acudir aos doentes[420].

Sobre a rectificação do mandado joanino referente à proibição da entrada dos navios provenientes de lugares empestados, vimos anteriormente como este rei actuou a pedido dos contratadores das alfândegas e, portanto, não vale a pena insistir no assunto.

- Refira-se, enfim, que durante o grande rebate de 1577, de consequências profundas e ainda não totalmente conhecidas, houve uma intensa correspondência trocada entre a corte e o Porto, demonstrando o rei estar muito bem informado da situação como se pode comprovar pela análise do detalhado "regimento" que enviou, aconselhando a implementação de diversas medidas preventivas e repressivas dos infractores[421].

21.3. Prevenir e sinalizar

A prevenção, como já vimos, passava, em grande medida, pela vigilância. Vigiavam-se portas da cidade, montavam-se guardas aos caminhos principais, controlava-se o trânsito nas pontes. E, cada vez mais, olhava-se o mar. Dos fachos e das atalaias alcandorados em lugares estratégicos, perscrutava-se a linha de costa para antecipar as embarcações que chegavam e que deveriam ser encaminhadas para junto da cidade pelos pilotos. No século XVI, desenvolveu-se também um sistema de comunicação por intermédio de bandeiras. No interior ou junto à costa, a bandeira avisava sobre o estado da terra e era, como se disse também, ponto de paragem obrigatório para quem entrava.

No caso das "bandeiras marítimas", sabemos que havia uma em S. João da Foz, um dos principais pontos de referência para os navios, informando-os do estado da terra (facto que poderia condicionar a pilotagem na barra). Em princípio, esta bandeira obrigaria o navio a parar e a aguardar a chegada de um piloto que o rebocasse[422]. E, repete-se, a situação podia ser complicada se a cor da bandeira sinalizasse peste. Em 13 de Novembro de 1577 entrava no Douro uma nau francesa

---

[420] *Corpus codicum...*, citado, vol. IV, p. 106. Carta de 11 de Junho.

[421] Preocupação evidente com o que se passava próximo da Foz, distribuição dos "postos" de guarda, prevenção e degredo por Valdamores e Ouro, observação cuidada sobre as pinaças galegas que faziam a faina na costa, guardas nocturnas para evitar contactos e fraudes, atenção especial sobre os mercantes que vinham da Galiza; também se dá relevo à vigilância terrestre e ao exame daqueles que vinham por terra, aos cordões sanitários que era preciso retomar, etc. Correspondência de 1577 em *Corpus codicum...*, citado, vol. IV, p. 130-132. Refira-se que é devido a esta grande peste que se organizam definitivamente as visitas de saúde e se produzem os primeiros livros que as registam.

[422] No caso de navios de fora, esta espera era essencial dada a dificuldade da entrada na barra do Douro, assunto já tratado neste trabalho.

proveniente de Roscoff. Trazia a bordo João Luís, português, morador em 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[423].

Um mês depois, acontecia uma 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 demtro 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, em resultado disso, enviaram-nos ao degredo até se apurar a identidade do piloto[424].

A mais célebre bandeira de saúde do Porto localizava-se em Miragaia. Conhecemos o sítio onde estava implantada, o lugar da Bandeirinha, na qual existe uma bandeira de ferro que recupera a memória dos tempos em que esta bandeira tinha serventia.

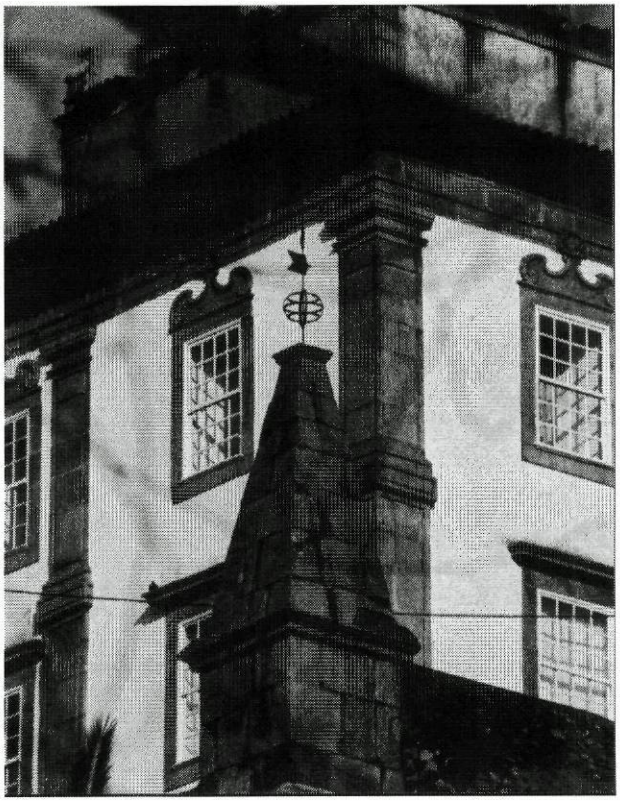


Foto 21 – A Bandeirinha da saúde

Assinalava o ponto onde os navios deveriam fundear esperando a visita dos guardas-mores, que decidiam o destino a dar ao barco. Se esse destino fosse a

---

[423] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 1.
[424] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 54v.

quarentena, havia que rumar até à outra margem, a Valdamores, onde uma terceira bandeira sinalizava o lugar onde o navio ficaria postado até ser admitido à prática[425].

Recapitulando: três bandeiras essenciais para a comunicação com os navios, implantadas em outros três lugares-chave na estrutura sanitária, sinalizavam a doença ou o estado da terra e funcionavam como marca que não deveria ser ultrapassada até ordem em contrário.

Entre os novos meios ao dispor dos serviços sanitários, complementando a sua missão (algumas vezes atrapalhando-a), destaquem-se dois elementos, ambos do último quartel do século XVI. Por um lado, a actuação das autoridades militares sediadas na recém-edificada fortaleza de S. João Baptista da Foz, na barra; por outro, e a diferente nível, o aumento da ocupação humana na margem direita do Douro, próximo da Foz, muito por causa da organização do estaleiro naval do Ouro e da constituição de uma comunidade alargada de marinheiros e armadores.

Directa ou indirectamente, estes componentes permitiram um maior controlo do tráfego. No final da centúria, parece atribuir-se alguma competência nesta matéria ao juiz do couto da Foz que, a pedido/mandado dos guardas fazia diligências junto dos navios estacionados em pontos como a "franquia", por exemplo, procurar o marinheiro de uma pinaça galega que fugira do degredo[426].

De todos eles, a estrutura do castelo, como seria de prever, chamou a si o papel mais destacado. Depois da estadia na cidade, ou no degredo, aos mestres das embarcações era passada certidão que deveria ser apresentada aos serviços do forte para lhes ser dada autorização de saída[427].

A pouco e pouco as coisas iam sendo aperfeiçoadas. As comunicações começavam a funcionar e a actuação dos funcionários a ser mais efectiva. À disposição dos guardas-mores estavam barcas e batéis para os levar até junto dos navios que se apresentavam à boca da barra "e poderlhes falar a resguardo", como foi feito com

---

[425] Outras bandeiras: Porta do Olival (também indicava degredo, especialmente de fazendas que vinham por terra) e Vila Nova de Gaia (hoje também rememorada na toponímia, *a Bandeira*, existente pelo menos desde o século XVI; 1598, Dezembro, 08: João Martinho veio de Montemor e ainda 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.

[426] Tinha a sua pinaça na "franquia" a carregar vinhos e viera ter com ele noutro barco que tinha sido mandado ao degredo. AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl. 5.

[427] Em 1597, partia da cidade a zavra *Santana*. Ordena-se ao guarda João Gonçalves, guarda do degredo, "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. É aqui que podem ser gerados os problemas que, como indiquei, atrapalham os serviços. Houve casos de intromissão nas inspecções de saúde e, mesmo, no trabalho dos próprios pilotos da barra, sendo que estes já nos são familiares.

uma pinaça e um carejão galegos[428], ou com a zavra *Santana,* de Castro Urdiales, com quem os guardas falaram, "de um barco" a distância segura[429].

21.4. Comunicar com os navios. Os intérpretes

Recupera-se neste ponto, algo do que já foi dito antes sobre a existência de serviços de tradução.

Quando um navio desconhecido entrava na barra era preciso comunicar com ele. De viva voz. Tratando-se de uma embarcação estrangeira, essa comunicação podia não ser fácil. Para além das bandeiras, e ainda estamos longe do estabelecimento perfeito de um código internacional, havia quatro formas de resolver o problema:

- Primeiro, o navio trazia o seu próprio intérprete, alguém que conhecesse o idioma, vulgarmente designado "língua";
- Segundo, a bordo podia vir um mercador português, aproveitado para o diálogo com as autoridades portuárias;
- Terceiro, o guarda-mor de saúde sabia falar a língua dos que vinham a bordo, o que era pouco provável, salvo nos casos em que este funcionário fosse também mercador experimentado no trato internacional;
- Quarto, usar um recurso próprio de uma cidade de comércio marítimo como era o Porto, recorrendo à comunidade estrangeira residente no Porto ou aos mercadores de origem estrangeira há muito aqui radicados.

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 pois, para além de escrivão da nau, era "língua" da mesma[430].
- A presença e a experiência de mercadores e mareantes portugueses na Flandres eram aproveitadas pelos agentes de navegação desta região marítima. No dia 3 de Outubro de 1578 entrou na barra do Douro o navio de "João Corneles", carregado com material de cordoaria para as oficinas do Porto. Ao inquérito sanitário acostumado, responderam o mestre "he Gaspar Rodrigues [português] limguoa que vinha no dito navio"[431].
- No já citado navio francês proveniente de Roscoff (1577) vinha um mercador da cidade, João Luís, que, habitualmente, tratava com mercadores franceses e

---

[428] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 7v.
[429] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl.2v.
[430] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 71.
[431] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 88.

prontificou-se a servir como intérprete; portanto, neste caso, a barreira linguística foi facilmente ultrapassada.

- Finalmente, no ano de 1578 (12 de Setembro) apresentavam-se junto da bandeira os navios de "Pedro Darys" e "Clemente Maria", vindos da abra de Ruão. Como não traziam intérprete, os guardas tiveram de chamar alguém que pudesse falar com eles e assim "deram juramento a Simão de Sousa, mercador morador nesta cidade pera que declarasse a limguoa dos ditos mestres por saber fallar a limguoa francesa"[432].

Como Simão de Sousa, outros mercadores de nações estrangeiras residentes no Porto desempenharão este cargo oficiosamente. O serviço de intérprete, no entender de F. Ribeiro da Silva, deve ter sido organizado em definitivo no ano de 1614[433]. É que, até essa altura, os estrangeiros moradores na cidade "atropelavam-se" para exercer essa função quando vinha algum barco de fora: "porque coalquer estrangeiro que se achara nesta cidade queria ser lingoa"[434]. O que não deixa de ser uma prova evidente do incremento da navegação internacional rumo à cidade. Nesse mesmo ano, a Câmara decidiu escolher três intérpretes, "um para marinheiros das línguas alemã e flamenga, outro para contacto com os ingleses e o terceiro para mediação com os franceses"[435].

21.5. Comunicar com os navios. A visita de saúde

Ao chegarem à bandeira de saúde de Miragaia, o bairro ribeirinho do arrabalde onde os guardas os aguardavam, os navios eram abordados por uma espécie de comissão sanitária composta, como vimos, pelos guardas-mores, pessoal médico, escrivães e, sendo caso disso, intérpretes, todos eles, a seu modo, encarregados de proceder à inspecção de saúde de quem vinha nos barcos. No século XVI, esta visita já está padronizada: estabelece-se um diálogo entre as autoridades, que se deslocam em batéis até junto das embarcações, e os responsáveis pelos navios, normalmente os mestres, mas é vulgar estarem também presentes os seus pilotos, um ou outro marinheiro, os escrivães e os intérpretes próprios, se os tiverem. Esse

---

[432] 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 aceiro da Biscaia.

[433] SILVA, Francisco Ribeiro da – *Temores do homem portuense...*, citado, p. 213.

[434] AHMP – *Vereações*, liv. 40, fl. 200v.

[435] SILVA, Francisco Ribeiro da – *o. c.*, p. 213. Estes homens tinham ainda outra utilidade para a actividade portuária da cidade, avançando informações geográficas de interesse e dando conta do estado de saúde dos lugares de onde vinham os seus compatriotas – ou aqueles com quem estava encarregado de falar – contribuindo para a constituição de um *corpus* informativo importante. Idem, *ibidem*.

diálogo consiste basicamente na apresentação de um questionário e em alguns procedimentos complementares, de cujo resultado depende a decisão das autoridades. Encontra-se 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 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?"[436].

Acompanhemos uma das visitas quinhentistas.

No dia 17 de Julho de 1578, os guardas-mores foram até 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, em seguida, as perguntas acostumadas: de onde vinha, "quantos dias havia que partira e que portos tomaram despois que partiram". Em resposta, o mestre "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 esteverom quimze dias por causa do tempo que hera contrayro". Quanto às mercadorias, disse que trazia "barças de cousas meudas".

Tendo em conta estas declarações, os guardas-mores autorizaram-no a ir até junto dos muros da cidade e a descarregar a mercadoria para na alfândega se pagarem

---

[436] FERREIRA, J. A. Pinto – *Visitas de saúde...*, citado, p. 37.

os direitos devidos "he que primeiro seria visitada a nao pelos padres de São Dominguos por parte do Santo Officio[437].

Neste caso, como se viu, os guardas ficaram satisfeitos com as respostas e com a sua própria avaliação, e o navio foi admitido à prática. Mas noutros, fixava-se a temporada de quarentena a cumprir. Sendo mandado ao degredo, o navio era depois vistoriado – e isso podia acontecer várias vezes no espaço de dias. Mais tarde, depois de se inquirir junto dos guardas do degredo qual fora a evolução do estado de saúde dos tripulantes durante a estadia, e da forma como decorrera a cura das mercadorias, era estipulada uma data para a saída.

No dia previsto, acompanhados pelo pessoal médico, físico ou cirurgião, os guardas-mores mandavam vir os que estavam no degredo prontos para sair, faziam-nos "andar a todos passeando pela vaza"[438], olhavam-nos atentamente "nas virilhas e sovacos e mais partes de seus corpos"[439] e, achando-os "sãos, rijos e valentes", libertavam-nos da quarentena e deixavam-nos seguir com os seus navios.

Diga-se, finalmente, que os guardas-mores falavam em nome do rei. É em nome dele que mandam os barcos ao degredo, é em nome dele e do seu interesse que ordenam a cura das fazendas, é em nome dele que impõem penas aos desobedientes, enfim, é em nome dele que decidem quando deve um navio ser admitido à prática.

21.6. O degredo. Valdamores e outros locais

O degredo, já se percebeu, evolui para Valdamores. É uma mobilidade conhecida noutros portos. Em Lisboa, por exemplo, o degredo começara por ser em Belém onde, em 1494[440], 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

---

[437] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fls. 77v-78. Portanto, antes da ida à alfândega havia ainda uma formalidade mais a satisfazer: a visita dos padres domínicos. A intervenção destes religiosos nas visitas aos navios é conhecida nos meios portuários meridionais. A desconfiança face aos países nórdicos – entre outros a Suécia com quem o Porto mantém relações comerciais, convertida ao protestantismo em 1529 e a Dinamarca, cujos navios também são frequentadores do Douro, que também faz dele religião do estado em 1536 – leva a considerá-los ameaças à ordem religiosa estabelecida (não esqueçamos também que os holandeses, em conflito com a Espanha, adoptam bandeiras de regiões neutrais, como Hamburgo, para escapar aos bloqueios) e é preciso estar atento aos seus navios, vigiando-os. A revista que estes religiosos fazem ao navio tem um objectivo muito claro: a busca de livros proibidos, esses instrumentos que veiculam heresia e que, para os seus proprietários, será bom que não sejam encontrados. Sobre a evolução religiosa destes estados nórdicos, ver LEBRUN, François – *Le grand schisme,* in "Les collections de l'Histoire", nº 17 ("Les guerres de religion"), 2000, p. 16.

[438] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl.

[439] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl. 29v.

[440] Ou 1492. A data não é segura.

belem E hũũa cruz de pedra grande em hũũa ponta que esta alem dos moinhos de fernam lourenço pera as nãos que vierem de lugares perigosos nom pasarem da marqua da cruz E pera asoelharem suas mercadarias e se recolherem neste allpendere"[441] passando mais tarde a recolher-se na Trafaria.

Mas, apesar da consolidação naquele espaço, por vezes considerava-se ser vantajoso dar degredo aos navios noutros lugares, no Ouro, por exemplo, próximo do estaleiro. Já se viu como isso podia ser solução para os casos menos preocupantes, ali junto à "franquia", quando se exigia uma vigilância menos apertada, apenas por mera questão de precaução. Todavia, alturas houve em que o Ouro era mesmo primeira opção. Quando o movimento era grande e podia ser complicado "atulhar" um espaço pequeno com muitos navios, dificultando essa mesma vigilância, como poderia suceder em Valdamores. Ou então, quando o risco de contaminação fosse elevado, podendo comprometer um certo e determinado projecto. Ou ainda, comprometer o seu bom despacho. Isso aconteceu por ocasião da grande peste de 1577-1578 que terá coincidido, no Porto, com a preparação de diversos navios e soldados com vista à expedição de 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"[442].

21.7. O equipamento de Valdamores

Como anteriormente vimos, as primeiras referências, quatrocentistas, identificam este lugar como um sítio de quintas. Numa delas será 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), outro dos nomes com que se identificará a totalidade da zona. Uma das quintas mais mencionada nestes documentos sanitários, dando a entender que parte dela estaria afectada, por acordo com o proprietário, ao acolhimento dos doentes dos navios e da cidade, provavelmente em espaços separados, era a de Baltasar Dias. Nas casas, armazéns, barracos e cabanas, havia camas para a estadia dos doentes e espaços

---

[441] Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa, *Livro 1 do provimento da saúde*, nº 11, antigo nº 76, publicado em *Descobrimentos portugueses*, vol. III, p. 459.
[442] *Corpus codicum...*, citado, vol. IV, p. 132.

para a guarda das mercadorias que era necessário curar. Nestes edifícios, ficavam também os criados e os escravos encarregados de tomar conta das mercadorias dos seus senhores.

Como se pode calcular, a quinta e as suas dependências eram essenciais. Por exemplo, chovendo (e sabemos que isso aconteceu multas vezes, complicando a vida a quem curava os fatos), a mercadoria tinha de ser recolhida para não se estragar. 1577, Dezembro, 11: "e os ditos mercadores diseram 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 referidas, pois decide-se que "a casa da quinta e o hortelão dela ficassem impedidos" e os escravos que por aí andavam com elas se metessem "nas cabanas" atá nova ordem[443].

Havia também terreno disponível, junto de "uns valos", para estender as roupas e outras fazendas.

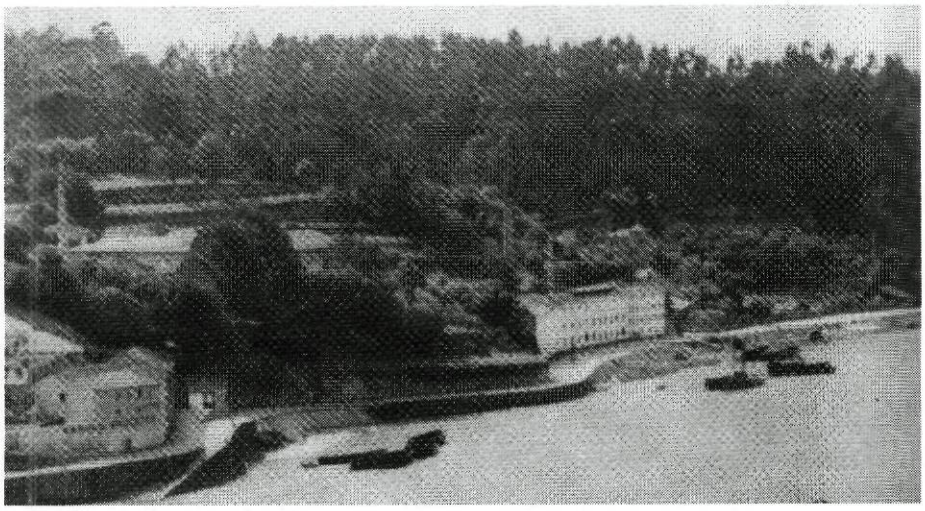


Foto 22 – Secção do rio onde se localizaria o lazareto de Valdamores

O caseiro, um caseiro pelo menos, colaborava na vigilância do assoalhamento, recebendo alguma remuneração por esse serviço.

O aumento do trânsito e do recurso ao degredo também implicou, como já fomos vendo, a contratação de guardas do degredo[444]. Estariam postados de forma a poder observar todos os movimentos no navio. No entanto, a sua função mais evidente consistia na vigilância da cura das fazendas quando elas fossem postas em terra e de eventuais manifestações da doença entre os tripulantes.

Em 1573 (31 de Dezembro) Jorge Gonçalves e Adão Pereira, guardas do degredo, atestam que desde a sua chegada, Aleixo Gonçalves e os seus homens, que vieram

---

[443] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fls. 47-48v.
[444] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 66.

de Betanços com um navio carregado de maçã galega (haviam estado antes na Biscaia), "depois que estavão em degredo se acharão sempre bem e eles os viram velas e caixas assoalhar"[445]. Os mercadores, sempre que o desejassem, podiam contratar guardas próprios para olhar pelas suas fazendas quando estas eram enviadas para "assoalhamento"[446].

Outra função dos guardas do degredo, evidente nos momentos de maior frequência, era ter em atenção os dias que os navios já tinham de quarentena e lembrar isso aos guardas-mores, no sentido de se fazer uma avaliação final e, eventualmente, libertá-los[447].

Tudo isto implicava despesas. Quantos mais dias estivessem os guardas no degredo, mais se lhes pagava. Provavelmente, a certa altura, haverá uma tabela estabelecida (e um guarda fixo?), como se pode comprovar 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 5 400 reais[448]. Portanto, parece ser o município a pagar. Quanto às despesas dos homens no degredo, elas consistiam no pagamento de mantimentos que, eventualmente, tivessem que comprar[449].

21.8. A estadia no degredo

Para quem tinha de o suportar, o degredo era tudo menos agradável. Sem falar do transtorno que uma paragem forçada representava para o andamento dos negócios, não seria muito tranquilizador olhar para o lado e ver pessoas empestadas, cheias de inchaços e feridas, em sofrimento e a morrer[450]. Esta convivência não deveria ser directa. É provável que houvesse uma separação entre os que padeciam comprovadamente de maleitas perigosas e os que davam entrada no local apenas por precaução. É provável também, e alguns autos dão a entender isso mesmo, que,

---

[445] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 61v.

[446] "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.

[447] 1577, Novembro, 22: os guardas, aproveitando uma visita de serviço dos seus superiores, recordam-lhes que quatro mestres já estavam na quarentena há quinze dias. AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 18v.

[448] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl. 37v. Há outras menções a dinheiros pagos a este guarda.

[449] Como aconteceu com a zavra *Santana,* que teve de se abastecer. AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl. 7v.

[450] Em 13 de Novembro de 1577, foi libertado do degredo João Luís, de Leça, que aí adoecera "de hũa nacida"; esteve oitenta e sete dias no degredo até se ter curado e ser-lhe dada licença para poder "conversar". Veja-se AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 2v.

nos casos em que o degredo se prevesse curto ou ainda houvesse decisões definitivas a tomar pelas autoridades locais, os homens preferissem ficar dentro do navio.

Nas teorias médicas dominantes, o contágio da peste era "enormemente exagerado", até porque muitas doenças eram erradamente diagnosticadas como peste, quando não eram[451] e, assim os oficiais de saúde viam-se colocados "na difícil posição de desconfiar de tudo"[452]. No Porto também se desconfiava de tudo. Dos panos, em primeiro lugar, mas também do papel, do ferro, do bacalhau e, inclusivamente, das velas[453] e do lastro. Os panos, como seria de esperar, preocupavam muito mais. Algumas mercadorias que parecem ser mais pacíficas: miudezas, barbantes, barris de ferramenta e, mesmo "hum cravo" que veio da Flandres *via* Galiza, e que "por vir fechado e pregado e suado e não ter cousa que fose de sospeita"[454], são facilmente despachados. Mas os panos não. Navio que traga têxteis até pode acontecer que seja libertado sem grandes problemas. Contudo, os panos ficam.

Quando as mercadorias eram declaradas perigosas, era obrigação dos mestres ou dos seus donos levá-las a terra e providenciar para que se fizesse a sua cura.

Esta, consistia na lavagem e, como já se disse, no assoalhamento. Trata-se de medidas sobretudo empíricas mas que, nalguns casos, tinham virtudes e resultavam.

O assoalhamento, especialmente das roupas, era, já o vimos, medida eficaz. Ora, o assoalhamento devia ser feito constantemente, de forma a não deixar qualquer dúvida aos guardas do degredo. No geral, apesar dos aborrecimentos provocados pela lentidão do processo, este não causava muitos problemas. Mas, quanto à lavagem, medida de resultados muito duvidosos, não se pode dizer o mesmo. Um guarda mais zeloso do seu papel podia chegar ao exagero de ordenar que tudo fosse lavado no rio. Tudo, incluindo o papel. Na discussão, já aqui observada, que opôs o procurador da cidade a Domingos Lopes Vitória, o primeiro insistia para que todo o papel importado pelo mercador fosse metido no Douro e devidamente lavado. 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

---

[451] "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". Sobre este assunto ver 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.

[452] CIPOLLA, Carlo M. – *O burocrata e o marinheiro...*, citado, p. 34.

[453] É obrigatório assoalhar as velas.

[454] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 18v.

libertados. Quando se preparavam para fazer o mesmo ao papel, o procurador, desconfiando que ele vinha de França e, além disso, porque vinha em "sarpilheira e palha, que era muito prejuizo da saude desta cidade bollir se com elle", considerou "que não era possivel beneficiar se sem se molhar no Douro folha e folha porque o mesmo se fazia a hũa carta que vinha de terra empedida". Como facilmente se pode perceber, mercador não ficou nada agradado com este juizo 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[455].

O mesmo Domingos Lopes Vitória tivera problemas no mês anterior (Abril de 1597) com as mercadorias que lhe chegaram na zavra *Santana.* Dessa vez, o problema era com o bacalhau que importara. 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 que fizeram ao barco, pois queriam saber porque é que o mestre não tinha tratado dos quatorze quintais de breu e os vinte quintais de bacalhau de pasta que trazia conforme lhe tinha sido ordenado, a saber, "que todo o ferro e breu e bacalhao o botasem na agoa do dito rio Douro e bem molhado e lavado o botasem fora no monte 'asoalhar 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, principalmente porque "se perderia o peixe", preferindo levantar ferro e levando consigo carta dos dias que estivera no Porto em quarentena para apresentar em Pontevedra, porto para onde decidiu rumar e que, porventura, serviria também os propósitos do mercador e da sua firma[456].

Lavar, arejar e assoalhar mercadorias. Mas não apenas. Havia casos em que os navios também eram objecto de cuidados desse tipo.

No dia 21 de Maio de 1578, os guardas-mores ordenaram um degredo preventivo (já que na altura não havia rumores de peste em Inglaterra) à nau inglesa de "Mateo Cocre" e "Artur Bermen": as roupas seriam metidas em batéis e descarregadas em Valdamores "he a nao que estevese tres dias com as escotilhas abertas ate ver se ha allgua cousa que tolha entrarem na cidade"[457].

---

[455] 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.

[456] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fls. 2v-4v, 5-6v, 7-7v. Recorde-se a comunidade portuguesa instalada em Pontevedra e a facilidade em trazer daí mercadorias por terra.

[457] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 71v.

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"[458].

Há outras práticas que se sabe hoje não terem qualquer valor medicinal e que eram utilizadas com frequência nos lazaretos europeus durantes os séculos XVII e XVIII. Entre outras, defumar as cartas e lavar as moedas com vinagre. Não sei se no Porto se usava a primeira (já sabemos que se lavavam no rio), mas a segunda era certo que sim, ao menos desde finais do século XVI. Estando preparada para sair em direcção a Pontevedra a zavra *Santana*, onde ainda há pouco estivemos, foi dito aos homens que vigiavam a partida e ficavam ainda olhando pelo ferro que deixara, que "semdo caso que ajão mester allgum mantimento lho mandem dar com resguarda e ho dinheiro passado por vinagre na forma acustumada"[459].

Portanto, estar no degredo não é fácil. Há gente doente que convém evitar, como Antónia Lopes, do Porto, mulher de Jorge Fernandes, "que foi posta em degredo por ter boubas"[460]. Há cuidados a ter com os navios e com as mercadorias. Há despesas com a estadia. Há, de certeza, tentativas de subornos aos guardas para evitar cumprir algumas ordens, como sabemos que havia com os barqueiros encarregados de transportar mercadorias e que, escondidamente, baldeavam uma parte delas dos barcos, desviando-as do degredo[461]. Há o desejo, constante, de sair dali para fora e prosseguir viagem, se possível depois de descarregar. E há mesmo quem fuja. Pedro de Arrazamono, mestre da zavra *Santana* trouxera de Baiona um Gonçalo Pires, galego, vizinho de Pontevedra, marinheiro de uma pinaça que já estava há dias no Douro a carregar de vinhos para a armada da Corunha. Na contagem dos homens, que os guardas da saúde do Porto fizeram 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 o mestre da zavra 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 manhãa chamarão o guarda e lhe diserão que não sabião se hiria pera hũa pinaça

---

[458] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl. 45v.
[459] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 7v.
[460] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 35.
[461] Seja a desviar vinhos, seja a reincidir nos contactos com navios impedidos, o barqueiro de Vila Nova, António Jorge destacou-se nos finais da década de setenta, sendo várias vezes repreendido pelos guardas-mores. Por exemplo, AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 45.

que estava em Sam João tomando vinhos d'ell rei"[462]. E há ainda quem tente iludir a vigilância dos muros e entre na cidade subindo por cordas, de noite[463].

Estar no degredo pode ser desastroso para um mestre/armador que tem um navio para amortizar, mercadorias para entregar, clientes à espera para novas carregações e família para sustentar.

Pode ser também desesperante e um convite tentador à desobediência ver a casa quase em frente ao lugar de quarentena e não poder desembarcar. Evidentemente isto respeita essencialmente aos mareantes locais, no fundo os que parecem ser, também no século XVI, os mais afectados com o rigor das quarentenas, quando este recurso é aplicado pelas autoridades.

No caso dos mercadores pode ser péssimo para os movimentos de caixa e para o bom andamento dos seus negócios ter mercadorias imobilizadas dezenas de dias, ver navios a desistir das quarentenas e a buscar outros portos.

Em suma, esta prática pode ser ruinosa para a economia de um porto que, sob pena de ver o tráfego irremediavelmente afastado, tem de gerir com cuidado as questões da saúde marítima, como, de qualquer forma, parece ter acontecido no Porto na maior parte das ocasiões.

Ter um navio mais de quarenta dias no degredo implica lidar com pressões. Pressão dos guardas da alfândega, junto dos vereadores e do corregedor, tentando sensibilizá-los para a delicadeza da situação, acenando-lhes com o argumento de que é necessário cobrar os direitos do rei (e, já agora, os seus próprios)[464]. Pressão das mulheres e familiares dos mestres retidos que, depois de goradas as tentativas junto dos guardas e dos vereadores, e depois de falhadas as tentativas dos próprios guardas da alfândega, recorrem à mediação do corregedor e, ao que parece, por vezes com resultados positivos[465].

---

[462] Coincidência ou não, este episódio representa o início dos maiores problemas para a zavra *Santana* que culminarão na desistência do mestre em continuar no degredo. Note-se também a relação de proximidade entre o Porto e a Galiza, sendo vulgar virem mareantes por terra ou a bordo de outros barcos ter com os seus navios a cada um dos portos onde eles estão. Sobre a fuga deste galego ver AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fls. 2v, 5.

[463] 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.

[464] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 64. A certa altura, os mesmo oficiais da alfândega queixavam-se de navios com roupa há muito tempo no degredo, razão pela qual "não se descaregando e himdo se por essa causa os navios que ha traziam", perder-se-iam seis mil cruzados; Idem, fl. 14.

[465] Em 22 de Novembro de 1577, as mulheres de treze mestres que vieram da Galiza e estavam no degredo há muitos dias, "passante quarenta dias", apresentaram-se junto do corregedor e pediram-lhe para ordenar o levantamento da quarentena. A mediação deste funcionário foi decisiva: a partir do dia 25, os mestres começaram a ser "despachados"; AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fls. 17 e seguintes.

De qualquer forma, estes assuntos não podiam ser encarados de ânimo leve. Os problemas podiam nascer instalando-se o facilitismo. E, quando isso acontecia, eram os próprios guardas-mores a protestar. O caso seguinte, que de certa forma prova que a visita começava a ser prática aplicada a todos os barcos e não, como acontecera no século XV, apenas em casos pontuais, revela a consciência que já então se tinha do tipo de abordagem a adoptar perante estes problemas. Queixam-se os citados guardas-mores, mais propriamente o guarda da bandeirinha, que os galegos com as suas pinaças, escudados em algumas autorizações ainda mal esclarecidas passadas por 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". Exigia-se regra, rigor. Era preciso clarificar as coisas: 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 ter o mesmo tratamento, o que resultaria em "desordem na guoarda desta cidade". Chamados assim à razão, os vereadores concordam. E, apesar de reconhecerem e afirmarem não haver "ao presente" perigo com a Galiza, mandam lançar pregão confirmando a obrigatoriedade da vistoria aos navios que daí vinham[466].

O mesmo rigor era imposto na guarda do degredo. Na observação dos homens lá estantes, na vigilância do tratamento, da cura ou assoalhamento dados às fazendas, no olhar atento para os trabalhos que se faziam com elas para depois poderem atestar, perante os superiores, 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[467].

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, algumas roupas que em 1577 vieram da "vendeia" da Galiza, puderam ser finalmente libertadas. Era o culminar de um processo cujos principais momentos repassámos nas páginas anteriores. Era a expressão de um programa preventivo de saúde marítima implantado na cidade do Porto, que se integrou no esforço de organização do seu organigrama portuário.

Acompanhámos ao degredo no Cabedelo, ainda no século XV, os navios da cidade que vieram de Londres e que foram ilegalmente rebocados para dentro da barra.

---

[466] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 81v.
[467] AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fl. 53v.

Assistimos a discussões acesas entre os mestres e os guardas sanitários que insistiam em mandar barcos para Santa Catarina, mesmo quando a tripulação já descansava da jornada em suas casas.

Constatámos o aumento do volume de barcos a entrar no Douro, começamos a ver chegar ao Porto navios de várias bandeiras, ouvimos avisos alarmantes sobre rebates de peste e vimos como a quarentena das embarcações foi transferida, no início dos tempos modernos, para a margem esquerda do Douro, junto a Valdamores.

No século XV registam-se os primeiros cuidados e aprovam-se as primeiras medidas de saúde. Medidas que, de algum modo, funcionarão como programa das que irão ser desenvolvidas futuramente. Motivados, em primeiro lugar, pelo combate a casos pontuais concretos (alarmes de peste nos sítios por onde andavam barcos da cidade) suscitam, ainda nessa centúria, a criação de magistraturas sanitárias, os guardas-peste, que no século de Quinhentos tomarão a designação de guardas-mores de saúde.

Organizadas pontualmente, na sequência de alarmes e rebates, as medidas preventivas parecem ganhar um carácter mais permanente no último quartel do século XVI. Já conhecida desde Quatrocentos, a visita de saúde aos navios, agora devidamente estruturada, torna-se no século XVI o elemento-chave da prevenção.

Do resultado da visita dependia a decisão sobre o degredo. Não vir da Galiza e trazer ferro ou cereais, podia ser meio caminho para uma dispensa da quarentena ou para um degredo mais curto. Vir da Galiza e trazer panos era garantia de uma temporada mais ou menos longa junto a Valdamores.

Aqui, vimos gente a assoalhar panos, a estender folhas de papel pelos valos da quinta de Baltasar Dias, a molhar madeiras no Douro, tudo isto sob o olhar atento dos guardas do degredo. Vimos os guardas-mores, do alto da autoridade que lhe era conferida pela Câmara, em nome do rei, a prolongar a quarentena ou a libertar os marinheiros, mandando-os para suas casas. Vimos como estes, em pleno Novembro, foram obrigados a banhar-se no Douro e a vestir roupas novas, condições essenciais para poderem retomar a viagem, agora autorizada, até à cidade e em direcção a suas famílias se fosse caso disso. O que decerto fizeram de bom grado. Mas para os estrangeiros, esta ainda não era a altura do regresso a casa. Para estes, era altura de prosseguir o negócio. De "subir acima", até à alfândega, a descarregar, depois da última formalidade, a visita, para alguns provavelmente temida, dos frades dominicanos em busca de literatura pouco recomendável.

Analisar a política sanitária, como aqui se tentou fazer, é verificar uma preocupação precoce com o trânsito marítimo, encarado como um factor de transmissão de doenças potencialmente 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, contra o qual se podiam opôr poucas armas. E porque se concentravam energias no combate ao inimigo que vinha de fora quando não se percebia que ele já estava dentro de muros, onde vivia endemicamente.

Capítulo 2 – A construção de uma frota: em torno da fábrica naval

Quando chamado a comparar os navios ingleses e ibéricos que se enfrentaram no Canal da Mancha em 1588, Geoffrey Parker, contrariando correntes historiográficas que fizeram escola, considera que "tanto o navio mais velho como o mais volumoso eram ingleses, enquanto que 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 devia-se a que 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 a defesa. Por seu turno, Portugal e Espanha necessitavam de navios capazes de chegar a oceanos distantes, atravessando mares de perigosidade sem precedentes, tanto para comerciar como para destruir naves de qualquer outra potência que operassem sem a sua autorização. Isso requeria barcos muito versáteis, e decorreram bastantes anos até que as pequenas "caravelas" de Colombo e Vasco da Gama cedessem lugar aos barcos de guerra com aptidões oceânicas, feitos propositadamente, chamados "galeões"[468].

Esta longa citação, para além de encerrar algumas polémicas, resume um processo complexo de evolução na fábrica de embarcações que, com raízes nos últimos séculos medievais, se desenrolou no decurso do século XVI, e no qual os construtores navais portuenses não deixaram de desempenhar papel de relevo, correspondendo a renovadas solicitações dos armadores da cidade e do poder central. Das caravelas às naus, das galés aos galeões (alguns dos que integraram a armada de 1588 foram produzidos no Porto), decorreu um largo período durante o qual evoluíram e amadureceram conhecimentos e experiências técnicas cuja concretização motivou a acumulação de meios até então inexistentes.

Ao longo dos próximos capítulos, deter-me-ei no exame das condições que permitiram a sua participação nesse processo evolutivo. Entre a diversidade de assuntos que nele se combinam, procurarei enumerar e descrever os sucessivos espaços de construção de navios do Porto, as principais fases de labor dos

---

[468] PARKER, Geoffrey – *La revolución militar*..., citado, p. 130-131.

estaleiros, tentando encontrar linhas dominantes, momentos de expansão/contracção dos parâmetros de produção, organização e mobilização de mão-de-obra e recursos materiais, dinamização de circuitos de comercialização das matérias-primas, identificação de mercadores interessados nesse comércio, tipologias de navios produzidos e clientes preferenciais, inserção desta actividade na economia local e regional, e seu significado à escala nacional.

Tentar-se-á dar relevo às formas de relacionamento mantidas pela cidade com outros espaços, com outros complexos económicos e geográficos, particularmente no que toca às formas de aquisição de matérias-primas para a sua construção naval, no sentido de se aferir o grau de autonomia, ou de dependência desta actividade.

O desequilíbrio que se notará no tratamento de alguns destes temas deve-se, em grande parte, a limitações da documentação, de que darei conta sempre que tal se verificar. De acordo com a orientação geral deste trabalho, tentar-se-á integrar o caso portuense numa perspectiva mais vasta, nacional e internacional, de evolução da construção naval.

1. Contextualização do tema

Considere-se, desde logo, o seguinte aspecto: Portugal não esteve sozinho neste processo. Nos séculos XV e XVI assistiu-se a um grande desenvolvimento da construção naval por toda a Europa[469]. Durante esse período foram concretizadas experiências que vinham sendo tentadas há algum tempo em várias latitudes, operando-se a síntese entre os modelos mediterrânicos e os do norte da Europa. Esta síntese produziu novas embarcações, verdadeiras linhagens de navios, transformando a coca em urca, e fazendo surgir a carraca, da qual a nau portuguesa virá a ser uma adaptação consideravelmente aperfeiçoada. Naves de vários mastros, combinavam aparelho latino e redondo que lhes conferia maior eficácia na navegação, e estavam dotadas de maiores castelos de popa e de proa com os quais aumentava, significativamente, a sua potência e capacidade de carga[470], respondendo às crescentes 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, posteriormente, à nau[471].

---

[469] Ver 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, e a bibliografia aí sugerida.

[470] *Idem*. Ibidem.

[471] Para uma visão de conjunto desta temática retorne-se à política marítima dos monarcas portugueses nos séculos XV e XVI e às respectivas iniciativas tendentes ao desenvolvimento da construção naval.

Mas, como acabei de afirmar, a arte de fazer navios não era um exclusivo dos portugueses. Outros, igualmente interessados no mar e nas potencialidades do comércio marítimo, estudaram o problema e avançaram com soluções inovadoras. Cumpre, neste ponto, destacar o papel dos construtores navais da zona cantábrica, uma das áreas de contacto privilegiado com o norte de Portugal, responsáveis pela introdução de importantes melhoramentos no sector.

Jesús María de Leizaola, com algum exagero, considera que o navio transoceânico, instrumento dos grandes descobrimentos marítimos, é praticamente 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" [472].

Na esteira dos estudos de Leiazola, Céspedes del Castillo considera que os agentes do complexo marítimo-industrial centrado na Biscaia desempenharam um papel decisivo na exploração dos mares e na introdução de técnicas navais avançadas a ponto de que "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"[473].

Recentemente, diversos estudos colocam em evidência o papel desta área ibérica no panorama marítimo europeu, as regiões de contacto privilegiadas e a formação de dinâmicas empresas de construção, níveis de actividade das embarcações produzidas, etc., que fizeram do conjunto das províncias da Biscaia e Guipuzcoa "o principal núcleo da construção naval espanhola no século XVI"[474].

---

[472] MARÍA DE LEIZAOLA, Jesús – *La marina civil vasca en los siglos XIII, XIV y XV*, vol. II. San Sebastián: Editorial Sendoa, 1988, p. 8-9. Apesar da exaltação regionalista, esta obra contém informações de valor para o conhecimento da evolução da marinha da região; além disso, Leizaola valida o seu trabalho, particularmente no caso referido da inovação basca na área da construção de navios, recorrendo a estudos clássicos e mais recentes (nem sempre indicados) de investigadores como L. Haffner, Charles de la Roncière, M. Mollat e J. Heers. Fundando-se neste último, que cita abundantemente, refere a prioridade da penetração dos navegadores bascos no Mediterrânico e a influência que tiveram na criação de navios, equipados com a "novidade" chamada "timão baionês", que permitiram aos navegadores meridionais, por seu turno, frequentar comodamente as águas do Atlântico. A mesma capacidade de inovação basca (o leme de charneira volta a ser o primeiro exemplo apontado) 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.

[473] CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo – *La exploración del Atlántico*. Madrid: Editorial Mapfre, 1991, p. 129.

[474] 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. Para uma panorâmica da construção naval basca entre a Idade Média e a Época Contemporânea ver os diversos artigos publicados em "Itsas. Memoria", vol. II (*La construcción naval en el País Basco*). Donostia-San Sebastian: Museu Naval/Diputación Foral de Gipuzcoa, 1996, revista a que voltarei.

Este processo evolutivo, ao qual ainda me referirei, ocorreu um pouco por toda a faixa costeira europeia. Por exemplo, nas regiões mais setentrionais do continente[475]. Tratou-se, no fundo, o resultado do aproveitamento sistemático de condições naturais favoráveis que aqui se evidencia 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"[476]. Estes materiais em breve estarão acessíveis em todas as ribeiras europeias e alimentarão um frutuoso trato internacional.

2. A marinha mercante como recurso nacional estratégico

Nos finais da Idade Média e, em seguida, por todo o 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 muito acentuado no fomento da marinha – mercante e militar, embora estas duas dimensões, como sabemos, durante muito tempo são dificilmente indissociáveis. Assim, tal como afirma Leonor Freire Costa, "neste processo, uma indústria se configura fundamental: a construção naval"[477].

Com uma história secular de melhoramentos e aperfeiçoamentos nos diferentes modelos desenvolvidos, a arte de fazer navios em Portugal recebeu um importante impulso no século de Quinhentos, em resultado de um conjunto de leis e alvarás régios que procuraram responder às necessidades do estado e, a partir de certo momento, às especificidades do perfil das frotas dos diversos centros marítimos nacionais.

Pelo que atrás foi observado, e tal como é reconhecido pela moderna historiografia, estas iniciativas, que resultaram num corpo legislativo relativamente extenso e importante, enquadram-se num movimento amplo que percorreu a Europa marítima: "os seus eventuais traços de originalidade perdem-se no confronto com acções similares e contemporâneas desencadeadas em outros reinos europeus, nomeadamente em Castela e, um pouco mais tarde, ainda antes dos Actos de

---

[475] Por exemplo, nos "domínios" da Hansa. A este respeito ver 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.

[476] MOLLAT, Michel – *A Europa e o mar*. Lisboa: Editorial Presença, 1995, p. 72-73.

[477] "A construção naval", in *História de Portugal*, direcção de José Mattoso, Terceiro volume (coordenador Joaquim Romero Magalhães). S/l: Círculo de Leitores, 1993, p. 293.

Navegação, em Inglaterra"[478] e, acrescento, nas próprias Províncias Unidas, cujas companhias se preocuparam em garantir uma protecção eficaz das suas frotas contra a concorrência.

Refém de contextos económicos, pressões de grupos mercantis nacionais e armadores a eles ligados, concorrência externa e visão política dos governantes (ou ausência dela), a legislação náutica interessou directamente aos agentes da cidade do Porto. Nos pontos seguintes iremos acompanhando pontualmente algumas medidas e vê-la-emos depois em mais pormenor, sobretudo nos momentos em que ela mais interessar ao caso portuense.

Iniciarei esta análise por uma breve descrição do marco legislativo aprovado desde finais da Idade Média, na medida em que ele funcionou, em determinados momentos como motor de transformações no sector da construção naval. Depois disso e, sobretudo, da forma como essa legislação foi acolhida no Porto, observaremos a evolução dos espaços construtivos organizados na cidade e seu entorno entre o ocaso do período medievo e o início da Época Moderna.

3. Formas de intervenção do poder central sobre o sector

No período cronológico definido para este trabalho, a marinha assumira-se como um imprescindível instrumento económico e político. Ambas as dimensões se encontram em estreita conexão. A teia de rotas e redes comerciais tecida desde finais da Idade Média representava um desafio para os estados e era essencial obter uma posição forte nesses circuitos, com o duplo objectivo de os dominar ou permanecer neles sem ser dominado. Neste cenário concorrencial, a marinha, fundamentalmente mercante, deveria patentear algumas características para se impor. Número, volumetria, versatilidade e armamento contam-se entre as principais. As frotas compostas pelo maior número de unidades, de grande porte, tecnicamente evoluídas e dotadas de meios dissuasores de potenciais adversários, tinham o sucesso praticamente garantido. Contudo, reunir todos estes referenciais e mantê-los em dia era tarefa difícil. Num reino de média dimensão territorial mas escassamente povoado como o português, não abundavam os recursos financeiros e humanos. Ainda assim, durante algum tempo, e graças à acção dos governantes, agentes políticos e poderes locais dinâmicos, especialmente no século XV, foi possível estar na vanguarda do processo de formação de forças navais, mercantes e militares, inédito na história europeia[479].

---

[478] Idem, *ibidem*.

[479] Particularmente no âmbito da criação de esquadras militares permanentes. Opinião partilhada por diversos especialistas de história náutica e sintetizada por GLETE, Jan –

Teremos ocasião de verificar como os esforços do poder central português, desde finais do século XIV, procuraram abranger as diferentes dimensões enunciadas, aprovando legislação dirigida a cada uma delas em repetidas ocasiões. Algumas das ideias e exemplos concretos que apontarei nesta parte deste estudo ganham mais sentido através da comparação com aquilo que será escrito relativamente ao perfil da frota da cidade, assunto a abordar no capítulo seguinte.

Antes de iniciar em concreto a análise das iniciativas legislativas nacionais (bem como conferir a forma como foram acolhidas no Porto), importa afirmar que o período em que nos localizamos é crítico na evolução marítima da Europa. E o assunto demasiado complexo para ser abordado num simples capítulo, razão pela qual a ele tornarei com frequência no decurso da exposição.

Período crítico, pois devemos considerar o facto de se estar 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[480].

Período 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, que em grande medida estão na origem da construção do próprio Estado Moderno.

Independentemente do reconhecimento e variação de conjunturas susceptíveis de influenciar número e composição das frotas, a exploração dos mares e dos circuitos comerciais neles estabelecidos motivou um grande esforço de construção naval que contou com uma intervenção decisiva da Coroa, quer no apoio ao labor dos estaleiros, pela concessão de benefícios aos armadores na forma de isenções e, posteriormente, prémios pela construção de naves, quer ela própria investindo na aquisição de navios. No fundo, os incentivos e subsídios à construção naval 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.

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, veja-se a síntese de MARQUES, A. H. de Oliveira – *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*. Lisboa: Editorial Presença, 1987, p. 358-364. Nestas páginas, o autor relembra as principais fases do processo, desde a chegada dos genoveses (1317) até ao século de Quatrocentos, aludindo à organização naval, aos tipos de navios utilizados, à introdução da artilharia e à composição das frotas medievais portuguesas nos diferentes teatros de operações onde foram utilizadas.

[480] Neste sentido, apoiar-me-ei com frequência nas excelentes (e recentes) sínteses de ROSE, Susan – *Medieval naval warfare, 1000-1500*..., citado e GLETE, Jan – *Warfare at sea*..., citado. Importa também chamar a atenção para o importante estudo de BURLET, René – *L'évolution des navires au siècle de Coligny*, in *Coligny, les protestants et la mer*..., citado, p. 53-61, que repassa os últimos tempos das galés europeias e o triunfo dos galeões.

Destinados primariamente aos mercadores, os navios são permanentemente potenciais instrumentos do rei, que os requisita quando deles tem necessidade. E tem-na com frequência, numa altura em que o mar começa a ser arena onde se decide muito do jogo político-diplomático. Neste sentido, ganha relevo a dimensão militar. Os navios mercantes devem ser integrados no conjunto de recursos bélicos que o rei tem à sua disposição, mesmo que por vezes seja necessário ultrapassar a relutância com que os armadores cedem os seus barcos[481] e aplicar alguma habilidade e capacidade de calendarização para se poder conciliar actividades comerciais e guerreiras[482]. Durante muito tempo, as frotas de guerra seriam maioritariamente constituídas por cargueiros adaptados[483].

Ainda para além de 1500, com excepção das galés, que se começam a tornar embarcações obsoletas na generalidade do Atlântico[484], há muito poucas diferenças estruturais entre navios envolvidos em expedições bélicas e embarcações empregadas no comércio.

---

[481] Atitude mais evidente no período medievo, altura em que os incentivos régios não eram tão abrangentes. À medida que os benefícios são ampliados, por exemplo com a concessão de prémios é introduzida com clareza a contrapartida do serviço régio ("navios sempre prestes para o nosso serviço") e os armadores sabem com o que podem contar.

[482] No dia 9 de Agosto de 1476, Álvaro Martins e Martim Afonso, mercadores do Porto, obtiveram licença do rei para levar os seus navios a carregar sal em Aveiro conquanto voltassem a tempo de integrar a armada que Fernão Coutinho preparava nesta cidade para uma acção na Galiza. AHMP – *Vereações*, liv. 4, fl. 79v.

[483] A título de exemplo, veja-se a composição da grande armada que Filipe II enviou em 1588 à conquista da Inglaterra, na qual, dos 137 participantes apenas vinte e quatro eram navios de guerra, contra trinta e quatro mercantes armados, quarenta e um navios de abastecimento e trinta e oito embarcações auxiliares. Sobre este assunto ver 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/l: Sociedade Estatal Lisboa '98, p. 345-346 e quadros (359-361). Por seu turno, o adversário inglês tinha nos mercantes privados armados, um dos seus maiores trunfos: "os cerca de cem navios de guerra ingleses eram maioritariamente mercantes armados e incluíam um grande número de vasos privados". Sobre esta matéria, bem como uma interpretação recente dos primórdios da marinha de guerra naval e da adaptação dos navios ao fenómeno bélico, ver SOUZA, Philip de – *Seafaring and civilization...*, citado, p. 20-23.

[484] Estes navios, no entanto, foram retomados em certas ocasiões, com eficácia; entusiasmado com os êxitos das galés no Mediterrâneo (é preciso não esquecer que a maior batalha de galés ocorreu em Lepanto numa altura em que esse navio era praticamente uma recordação nas águas do Norte), D. Luís de Requesens, catalão de origem, sucessor do duque de Alba à frente dos destinos navais espanhóis, fomentou a construção de galés em diversos portos espanhóis, propondo-as como meio de defesa nas águas do norte da Europa. Embora esse projecto não tenha conhecido grande sucesso, ele 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 espanholas fundeado em Dunquerque conseguiu, durante algum tempo, obter resultados positivos na oposição ao avanço da marinha holandesa (por exemplo, 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. A este propósito ver STRADLING, Robert A. – *o. c.*, p. 28, 35-40.

Navios houve que, durante a sua vida útil, desempenharam as duas funções em diversas ocasiões e, de acordo com Susan Rose, que tenho vindo a seguir, na época medieva é difícil isolar elementos que pertençam exclusivamente a uma categoria ou a outra[485].

No decurso da Idade Média, há como que uma partilha de responsabilidades navais entre os armadores e o rei. Uma partilha necessária, entre os detentores dos meios de transporte e o poder político, numa altura em que a Europa atlântica ainda está apenas a despertar para o fenómeno marítimo. Mas já há quem vislumbre na esfera naval um instrumento de guerra poderoso, capaz de influenciar os destinos dos reinos, e que é necessário começar a encarar seriamente.

No século XV, em Inglaterra, Sir John Fortscue demonstrava reconhecer o papel estratégico da marinha, afirmando que "o rei devia ter sempre feitos alguns navios grandes e fortes, capazes de derrotar uma armada quando nenhuma armada estivesse no mar contra si; pois então, quando estivesse, seria tarde demais para mandar fazer esses navios"[486]. No entanto, manter uma armada não era encargo que se concretizasse com ligeireza. Se, nesta altura, dificilmente poderemos falar em exército permanente[487], muito menos conseguiremos estender essa noção à marinha de guerra[488]. Isso explica, em parte, a citada relação entre o rei e os armadores. As decisões aprovadas em vários reinos europeus e, particularmente, em Portugal[489], de certo modo destinavam-se a incentivar um grupo, ou grupos, a

---

[485] *O. c.*, p. 1.

[486] ROSE, Susan – *o. c.*, p. 2.

[487] Exército como hoje o entendemos, permanente e profissional, no Ocidente, só no final do século XV começa a ser organizado e, mesmo assim, muito timidamente. Sobre este assunto ver MONTEIRO, João Gouveia – *A guerra em Portugal nos finais da Idade Média*. Lisboa: Editorial Notícias, 1998, p. 27.

[488] Embora forçando um pouco a nota quando à facilidade de recrutamento de forças armadas terrestres (considerando que um bando de camponeses armados com machados, foices e enxadas pode ser rapidamente mobilizado e enviado para o combate), Susan Rose considera muito complicada a formação de uma armada, pois esta implica o emprego de meios financeiros e técnicos consideráveis, destinados a mantê-la em períodos de paz (apenas na previsão de um eventual ataque de surpresa movido por um hipotético rival), na conservação dos navios (de imediato bastante dispendiosos), no pagamento de soldadas aos marinheiros, na compra de armas para os equipar e na organização de uma burocracia dispersa destinada a geri-la continuamente; *o. c.*, p. 1-2.

[489] Interessa-nos perceber mais em pormenor o que acontece em Portugal e na restante fachada atlântica europeia. Não devemos esquecer que, neste campo, o Mediterrâneo revelou-se mais precoce, patenteando aspectos organizativos mais evoluídos. No entanto, apesar de um começo mais tardio e titubeante (note-se que em certos momentos do mundo medievo, alguns reis tinham apenas um, dois ou três navios e, noutras ocasiões, recorreram mesmo aos serviços de náuticos mediterrânicos, como os genoveses), será o norte da Europa a tomar a dianteira e as iniciativas inovadoras no domínio naval. Pode-se acompanhar esta evolução em ROSE, Susan – *o. c.*, p. 10-11 e GLETE, Jan – *o. c.*, p. 76-92 (focando as particularidades do caso português, inovador e, posteriormente, decadente no final do século XVI).

investir na construção de navios, atendendo a objectivos mais amplos, combinando-se aspectos de natureza comercial e militar. Entre estes, devemos assinalar a intenção de fornecer meios que permitissem o enriquecimento destes investidores, pelo comércio, e o crescimento das frotas. Com isso, garantiam-se algumas condições que possibilitavam a promoção dos interesses do estado ou do governante sempre que tal fosse indispensável.

Dilatava-se o número de unidades afectadas ao comércio e, com elas, reforçavam-se os contingentes militares navais bem como a presença efectiva em rotas movimentadas, exercendo-se sobre a navegação acções de patrulhamento e, mesmo, de agressão quando se efectuavam operações de corso; incrementava-se o trato, em função do qual aumentaria a riqueza dos súbditos e a possibilidade de se encontrarem apoios financeiros para financiar empresas bélicas, expansionistas ou defensivas. Há ainda a considerar que a evolução da técnica construtiva e a introdução de armamento de fogo nas embarcações[490] representaram progressos decisivos e alteraram o conceito de guerra no mar.

Estudos recentes de especialistas em história naval evidenciam o papel de Portugal como precursor da modernidade no âmbito marítimo. A operacionalidade das suas forças navais, o estabelecimento de verdadeiras frotas militares fixas em diversos pontos do império entretanto constituído[491], a capacidade de inovação no desenho

---

[490] Jan Glete considera que a construção naval é o sector tecnológico de ponta das sociedades europeias entre 1500 e 1650. Mais: no seu entender, o domínio da tecnologia e da competência estratégica, desempenharam um papel decisivo na consolidação do Estado Moderno (concretizando-se 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.

[491] Primeiramente no norte de África onde, a partir de Ceuta, onde 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 remeto ainda para a consulta do trabalho de Jan Glete, que tenho vindo a citar, p. 76 e seguintes. Concordo com a afirmação deste historiador (p. 84) na revisão que efectua sobre as principais correntes interpretativas da história da marinha portuguesa (embora cingindo-se à questão asiática) sobre a falta de estudos relativos à organização naval portuguesa, capazes de oferecer explicações concretas sobre a ascensão e queda da nossa marinha, lacuna que tem vindo a ser preenchida com os trabalhos de alguns investigadores como Leonor Freire Costa, Amélia Polónia e Francisco Contente Domingues, entre outros. Gostaria, nesta altura, 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, onde se faz uma abordagem profunda da ligação dos portugueses ao mar nos primeiros séculos da nacionalidade, colocando-se definitivamente em causa a noção fechada de "monarquia agrária", introduzida na nossa historiografia por Lúcio de Azevedo e considerando-se que essa ligação, facilidade de movimentação no mar e espírito aventureiro, passaram a integrar

das embarcações e introdução sistemática de artilharia a bordo, a formação de quadros burocráticos dirigentes, resultam de medidas pensadas e aprovadas desde finais da Idade Média, envolvendo no processo uma comunidade alargada cujo dinamismo concorrerá, em certa medida, para a consolidação de um centro de poder, Lisboa, coordenador das principais linhas de actuação[492].

3.1. Incentivos régios à construção naval

Passemos em revista alguma legislação aprovada desde finais do século XIV e que interessou aos agentes marítimos do Porto.

Na sequência de uma série de medidas que culminou no reconhecimento da chamada "companhia das naus" (1380), D. Fernando, a pedido dos mercadores do Porto, outorga em 21 de Março de 1381 "algumas graças e merçees a todos aquelles que quiserem fazer ou comprar naues ou bayxees tylhados de cjnquoenta tonees acima". Atente-se na referência à tonelagem dos navios (a mesma que Fernão Lopes nos comunica como motivando a formação da companhia[493]), cuja elevação estaria nos propósitos do monarca fosse realizada, assim como se esperaria aumentar o seu número, através da construção ou da compra, prática esta que se manterá no futuro[494]. Os privilégios concedidos nesta ocasião (assinale-se que eles precisam matéria que estava contida na "hordinhaçom das Naaos"), dirigem-se especialmente ao estatuto social dos destinatários, os mercadores que investiam na construção de barcos. São as seguintes:

- "Nom tenham cauallos";
- Não "seruam per mar nem per terra com os concelhos onde forem moradores nem sem elles, saluo se for com onosso corpo"[495];
- Não paguem "em fintas e talhas nem em sisas que seiam lançadas per nós, nem per os concelhos"[496].

---

o "*curriculum* de vida nacional" (p. 42). O desenvolvimento da marinha de guerra encontra-se nas páginas 109 e seguintes.

[492] O incremento desta "cultura marítima" portuguesa conhece um pico entre meados do século XV e a primeira metade do século XVI, altura em que se inicia um período de relativa decadência. De acordo com 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, citado por STRADLING, Robert A. – *o. c.*, p. 30.

[493] *Crónica de D. Fernando*, cap. XCI. Porto: Livraria Civilização, 1986, p. 245.

[494] A Biscaia, zona de tradições construtivas reconhecidas, funcionará como o mercado preferido, tanto para os particulares como para a Coroa. Sucedem-se as notícias de compras e aluguer de navios e tripulações nessa região.

[495] Excepção que, embora se dirija à pessoa dos mercadores, de alguma forma, se começa a enquadrar no serviço do rei a que atrás aludi quando falei da requisição de navios.

O navio aparece, assim, não apenas como um meio de acumulação de riqueza, mas também como via de promoção social. No entanto, para ser efectivo, esse estatuto deveria ser reconhecido e respeitado pelos funcionários do poder central, particularmente pelos agentes do fisco, o que nem sempre acontecia: "Ehora alguuns mercadores e vizjnhos moradores em essa Cidade que os dictos nauyos teem se nos agrauarom dizendo que quando acontece que uaõo 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 priujlegios". Por outro lado, 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 priuillegio e dehuma hordinaçom e companha que auemos feita em rrazom dos ditos nauyos"[497]. Finalmente, e tendo em consideração o património inicial dessa "companha", notemos a já assinalada partilha dos assuntos marítimos entre o rei e os armadores, uma vez 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 mareamtes, e nos aparelhos, e em todallas outras cousas, fossem jullgadas come se todas fossem de pessoa dhuuma comdiçom"[498].

O foral da alfândega do Porto, de 1410, a que voltarei a propósito do comércio de materiais para a construção naval, regista isenções de dízimas condicionando-as, no entanto, à obrigatoriedade da construção (ou reparação) dos navios no prazo de um ano[499]. Embora não se limite especificamente a tonelagem dos navios cujos

---

[496] Ressalvam-se as "aduas dos muros onde forem moradores" assunto, como se sabe, na ordem do dia neste reinado (e causador de grandes discussão a nível local).

[497] *Corpus codicum...*, citado, vol. I, p. 116-117.

[498] LOPES, Fernão – *o. c.*, capítulo XCI, p. 248. Repare-se na informação acerca da frota régia, constituída por, pelo menos, doze naus, num altura em que os reis europeus ou não a tinham, ou a tinham muito mais reduzida ou alugavam navios a quem os tivesse. Penso que o estigma lançado sobre o reinado de D. Fernando tem impedido uma análise sóbria que nos permita perceber o seu alcance no arranque da marinha nacional, tanto através dos incentivos sistemáticos concedidos à construção (e na atenção dada às opiniões do grupo mercantil sobre o assunto) como às medidas aprovadas em sectores chave da organização marítima (arrolamento de recursos navais, seguros, mutualidades, fretamentos, etc.).

[499] " [...] Outro sy quando algũu trouuer bordalha das partes de França ou dJngraterra ou djrlanda pera fazer nauyo ou nauyos que pasem o mar despanha ou pera Refazimento deles que seía 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 seía 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

armadores beneficiam destas franquezas, o facto de se aludir a naves que "pasem o mar despanha", demonstra que elas se destinam a embarcações e comerciantes envolvidos no comércio a longa distância.

No final de Novembro de 1439, foram aprovadas isenções do pagamento de dízimas na aquisição de mastros e vergas, componentes dispendiosos e difíceis de conseguir na totalidade junto dos mercados nacionais. Sabendo-se dessas dificuldades, os benefícios aprovados abrangiam tanto os que fossem comprados no reino como fora dele[500].

Em 1459, volta a haver deliberações sobre a importação de aprestos navais. Primeiramente, são os procuradores do Porto a transmitir ao rei, em cortes, a necessidade da rectificação de diplomas anteriores, como o citado foral da Alfândega. Pretendia-se um alargamento do prazo concedido para as obras no estaleiro, que como vimos era de um ano. Queixavam-se os mercadores de "que per uezes aconteçe que posto que em algũũa uiajem traguam os aparelhos possa (*sic*) de dous e trees [anos] hj nom podem ajuntar o djnheiro pera o fazer e algũũas vezes se os outros ham mester tomam Nos pera lhe darem outros E uos os tomaees algũũas 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, fundadas numa prática comercial experimentada, foram consideradas pertinentes e o rei autorizou a dilatação do prazo das obras para três anos[501].

Meses depois, o rei voltou a legislar sobre este assunto, precisando os termos das isenções, de novo a instâncias dos armadores portuenses, ficando, deste modo, a

---

de aparelhos, vergas, mastros e materiais como o alcatrão, sujeitos ao mesmo regime, impedindo-se que ele seja vendido e não utilizado nos navios. Ver TT – *Gavetas*, gaveta XI, maço 10, doc. 4, publicado em *Descobrimentos Portugueses...*, citado, vol. I, p. 225-226.

[500] AHMP – *Livro A*, fl. 132. Veja-se o ponto 25 deste capítulo (comércio de materiais de construção naval) onde são referidos alguns mercados abastecedores de mastros e vergas.

[501] " [...] 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 cheguarem ataa trees annos". TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 36, fl. 190, extractado em *Descobrimentos Portugueses...*, citado, suplemento ao vol. I, p. 580. Com as informações contidas neste documento, percebemos o andamento dos projectos e alguns aspectos da circulação de materiais para a construção naval. Os aprestos, quando comprados no estrangeiro (uma parte significativa), eram trazidos pelos próprios, no âmbito das suas viagens, na previsão da construção de um novo barco ou na reparação do existente (sabe-se também que podiam vir a bordo de embarcações de mestres conhecidos); regista-se também a possibilidade de o interessado conhecer 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 serem aplicados nos navios do rei como claramente se diz). Os alealdamentos inscritos na redízima durante o século XVI demonstram, em certos casos, que decorre mais de um ano entre a inscrição nos livros e a chegada dos aparelhos (o que também pode ser justificado por eventuais dificuldades de oferta dos mercados). 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.

sensação de que, por vezes, são os sectores locais a influenciar a política central. Como tantas vezes acontece nos termos do relacionamento entre súbditos e poder central, a queixa (neste caso contra os rendeiros das dízimas) é apresentada na forma de um discurso estratégico, de transferência motivacional, destinado a deixar bem claro que o principal interessado na questão é o próprio governante, sem deixar de veladamente o ameaçar, acenando-lhe com a possibilidade (neste caso) de deixarem de fazer navios, e, no fundo, responsabilizando-o por uma eventual quebra das receitas da sua própria fazenda. Neste sentido, os armadores, lembraram-lhe "que sempre na dicta çidade foy he he custume que dos mastos vergas E aparelhos que tragam pera fazer ou correger naoos 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 conpra e delles enprestados se fazem mujtas naos e nauíos que posto que percamos [o rei] cinquo ou seís coroas que averiamos de dezíma de hũu mastro acalleamos na dizima das naoos 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 deles é porque nunca a haviam pago, caso contrário, insistem, "nõ avería hy o dijzimo das nãos que hy ha". O discurso colheu. Olhando para o interesse do povo em geral e o do Porto em particular, "e desy por ser aazo de se fazerem maís naoos e naujios", o rei concordou "que daqui en diamte de todollos mastos e vergas que nosos naturaes trouuerem davamte o porto da dicta çidade nõ paguem nehũa dijzíma"[502].

---

[502] Enquanto que os outros aparelhos continuariam sujeitos ao regime em vigor estabelecido no foral da Alfândega. Esta carta, de 3 de Novembro de 1459, está publicada nos *Descobrimentos Portugueses*, vol. I, p. 568-569. O argumento da prosperidade comercial como estímulo para a construção de naus passará a integrar o discurso político do Porto, sendo alargado o seu alcance a todos os profissionais envolvidos na construção naval (e, segundo os dirigentes, irremediavelmente afectados caso essas condições de desenvolvimento não fossem asseguradas); em 1466, a grande justificação para os pedidos dos regedores e cidadãos do Porto, de limitação da actividade dos mercadores estrangeiros (pretendia-se impedir que comprassem "haver de peso e comesinho" e ao mesmo tempo reforçar o domínio sobre o termo), "por que sse a tall mall sse desse lugar a çidade seria em todo despouorada e nossos direitos [do rei] anullados por que em ella nom sse fariam naaos como nom achassem as mercadorias e acariçidas as naaos 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 naaos nem outras vellas". *Descobrimentos Portugueses*, vol. III, p. 53.

Antes de prosseguir o enunciado das restantes providências régias de apoio ao sector, permita-se uma pequena reflexão, em jeito de balanço provisório, sobre aquelas que acompanhámos até este momento, com especial incidência nas que foram publicadas durante a primeira metade do século XV.

Penso que a maior parte delas terá sido também precipitada pela existência de uma nova realidade geo-estratégica que marca o direccionamento político português a partir da segunda década da centúria, relacionado com a instalação de presídios no norte de África e a implantação no Atlântico, iniciada com a ocupação e a valorização económica dos arquipélagos da Madeira e dos Açores. A instalação de guarnições militares em Ceuta e, posteriormente, em Alcácer-Ceguer, Azila, Tânger e Mazagão[503] implicaram o estabelecimento de rotas regulares de abastecimento, especialmente em direcção a Ceuta, a mais importante, a partir de diversos portos nacionais como Lisboa, Porto e diversos entrepostos algarvios. A eficácia do abastecimento e da exploração dependeram de igual eficácia dos meios de transporte colocados ao seu serviço e da sua capacidade de carga. Assim, os incentivos ao aumento da tonelagem e à participação dos mercadores neste esforço seriam, de certa forma, inspirados por este tipo de necessidades, bem visíveis na ocupação (por vezes, mesmo, sobreocupação) dos estaleiros em vésperas de viagens dos navios rumo a Ceuta (por exemplo), com cargas de cereais[504]. Portanto, o norte de África (principalmente esta região e as dinâmicas que a marcaram em Quatrocentos) surgiria, assim, como mais um laboratório, agora de experiências no campo da construção naval, desenvolvendo-se a apetência por navios mercantes de certa dimensão, essenciais para garantir a sobrevivência das guarnições portuguesas.

A aprovação de novas medidas de apoio à construção naval no final do ano de 1474 (24 de Dezembro) representa, porventura, o início de uma nova fase na atitude política face à marinha, coincidente com o início da intervenção do futuro rei D. João II nos assuntos navais. A publicação de um detalhado regimento, precursor de disposições que serão seguidas ao longo do século XVI, responde à necessidade de dotar o sector de meios que lhe permitam responder às novas solicitações que se lhe deparam.

A noção de que se aproxima uma fase decisiva no aproveitamento dos recursos marítimos determina o estabelecimento de um período de dez anos para ampliação da frota nacional. O aumento do porte dos navios continuava a ser objectivo

---

[503] Refiro apenas estas por serem as que mais ecoam na documentação do Porto.

[504] Adiante acompanharemos as modificações feitas numa nau que, de uma só vez, transporta mais de sessenta toneladas de cereais (milho) para Ceuta.

prioritário: "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". E porque prioritária era a implementação destas medidas, foram concedidas amplas 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 naaos, as posam livremente cortar e tirar e aver das ditas matas, sem paguarem por ela dinheiro alguum". Ou seja, submetia-se o interesse particular ao bem comum, ao serviço do estado, anulando-se os privilégios individuais[505].

Neste diploma elencavam-se também os artigos isentos de impostos, entendendo-se, a partir de agora, que a artilharia e a pólvora passavam a fazer parte integrante do armamento das embarcações: "queremos e mandamos que todos aqueles que ora fazem, e fezerem daquy em diante novamente as dittas naaos, nam paguem dizima nem portagem de nenhuns tavoados, madeiras, liança, aparelhos, fio lavrado nem por lavrar[506], 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 necesarias pera fazimento das ditas naos, ora as mandem vyr de fora de nosos regnos, ora de demtro deles"[507]. Por fim, comunicava-se às autoridades portuárias que deveriam disponibilizar meios de

---

[505] Atitude que se coaduna muito mais com a personalidade do Príncipe Perfeito do que proprimente com a do pai, em nome do qual, como é evidente, foi publicado o alvará. Ainda em relação à madeira, refere-se que podendo acontecer que os donos das naus "nam poderam aver algũus paaos de pinho que lhe pera elas seram necesarios, 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 naaos fezerem, e nós lhe proveremos em como ajam os ditos pynheiros pollo que valerem".

[506] Importante a informação sobre o fio para os cabos, decidindo-se "que nos nom paguem daquy em diante os cinquoenta reaes por quimtal de fio, que ata ora nos pagavam na sisa do aver de peso, posto que os donos das naaos o hyão comprar fora da cidade de Lixboa, paguavam a nos do cordoajamento dele cinquoenta reaes por quimtal".

[507] Afirma-se, contudo (e isso poderá estar relacionado com a intenção de acelerar o processo), que as isenções são válidas apenas se a nau começar a ser feita no prazo de um ano.

transporte dos materiais[508] e, como prova adicional da importância atribuída a estas medidas, arrolar "carpemteiros, 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"[509].

O advento da rota do Cabo e as perspectivas de uma política de transporte em larga escala, motivaram alterações ao regime em vigor, pretendendo-se com elas, claramente, o aumento da tonelagem das embarcações. O *Regimento da Fazenda* (Regimentos e ordenações da fazenda de el rei, de 17 de Outubro de 1516), publicado no tempo de D. Manuel, introduz as seguintes alterações:

- Os prémios pecuniários passam a ser outorgados aos navios de porte igual ou superior a 130 toneladas (construídos ou comprados);
- Esses prémios 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[510].

De uma forma geral, estas medidas vão permanecer inalteradas até 1571, altura em que o rei D. Sebastião aprova novo regimento, alargando o âmbito da concessão do prémio. A conjuntura era outra. Com a concorrência nos mares ao rubro; com as dificuldades impostas por ela aos armadores nacionais; com a pressão decorrente da urgência em reorganizar os efectivos navais portugueses; com 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); com a mais que provável incapacidade (financeira) do estado e dos armadores em manterem embarcações de grande tonelagem, são alteradas algumas premissas que até então orientavam a política naval portuguesa[511].

---

[508] A 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".

[509] Veja-se este alvará em AHMP – *Pergaminhos*, liv. 5, doc. 26, *Livro A*, fl. 226v-227, publicado nos *Descobrimentos Portugueses*, vol. III, p. 156-157.

[510] A confirmação destas tonelagens seria feita em Lisboa pelos oficiais que disso tinham encargo. SOUSA, José Roberto Monteiro de Campos Coelho e – *Systema de leys ou colecção de regimentos reaes*. Lisboa, 1783, tomo I, p. 137, citado por 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, 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.

[511] Tal como no caso de D. Fernando, creio que se impõe a revisão historiográfica do tempo de D. Sebastião e das medidas aprovadas por este monarca, particularmente neste âmbito naval. À primeira vista, penso que o precoce desaparecimento do monarca comprometeu o

O prémio concedido aos construtores passa a contemplar um leque mais vasto de navios, fixando-se as sessenta toneladas como limite minímo para a sua entrega. Os capítulos nono a décimo primeiro da lei "feita no ano de quinhentos e setenta e hum", destinados a todos os que fizerem navios em Lisboa e noutros centros navais do reino, das Ilhas[512] e do Brasil, tresladados nos livros da alfândega do Porto, determinam o regime de atribuição do subsídio[513]. No que a esta cidade diz respeito, todos quantos pretendessem investir na construção naval podiam contar com as seguintes contribuições, pagas pela fazenda régia:

- Navio de sessenta toneladas, 24 mil reais;
- Daí para cima, até às 400 toneladas, acrescentar-se-iam 24 mil reais por cada sessenta toneladas[514].

Além disso, era tida em conta a eventual dificuldade dos interessados em conseguirem o capital inicial para a construção do barco, sendo o dinheiro adiantado pelos oficiais do almoxarifado, organismo que tutelava essa construção, mediante a entrega de fianças e sob certas condições[515]. Em contrapartida, este regimento

---

efeito do vasto (e complexo) plano naval por ele implementado. É opinião de vários historiadores que os recursos marítimos portugueses herdados, em grande medida, do seu tempo, terão sido comprometidos com a União Dinástica e com o desgaste sofrido, não propriamente nos grandes embates como o da Armada Invencível, mas no continuado conflito marítimo mantido com as várias potências do Norte. Sobre o aproveitamento da marinha portuguesa, do seu equipamento e saberes pela Espanha, ver STRADLING, Robert A. – *o. c.*, p. 28 (considerando, entre outras coisas, 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 patenteado por outros centros, como o Entre Douro e Minho, p. 128), este investigador, indirectamente, confirma a modernidade da política sebastianista.

[512] Com excepção da ilha da Madeira, onde era proibida a construção de navios "pelo perjuizo que e sege, de se cortarem as madeiras de que na ilha ha muita falta".

[513] 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".

[514] Deste modo, a um navio com 150 toneladas, porte corrente na cidade do Porto, seria concedido um subsídio na ordem dos 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 sessenta toneladas, acrescidos de outro tanto por cada sessenta 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 citados capítulos, registados na alfândega portuense, possivelmente não abrangeria todo o reino. *Leys e provisões que el rei Dom Sebastião nosso senhor fez...*, citado, 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.

[515] Diz o capítulo 11: "E pera que as pesoas que quizerem fazer navios, tenhão com que o comecem a fazer e se escusem com iso hos modos que ate'gora tinhão de averem as

alterava matéria anteriormente aprovada sobre as isenções de dízimas nas alfândegas, que são revogadas. A partir de agora, porque se faz "merce em dinheiro pera ajuda do pagamento dos dyreitos nas cousas que elles lhes forem necesarias, 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 pagasem de todas ou de algũas dellas, porque doutra maneira seria averem-nos duas vezes"[516].

Uma última palavra sobre o facto de existir a possibilidade de a escolha das sessenta toneladas não ser aleatória. Os capítulos que analisei integram um diploma mais amplo, a "lei de comho haão de ir armados os navios que destes reinos navegão". Apesar de se prever que todos os navios com mais de vinte e cinco toneladas passem a integrar artilharia desde que a carga que levam e a rota que pretendam seguir assim o determine, parece existir uma maior preocupação com os vasos de tonelagem igual ou superior a sessenta tonéis, porventura considerando-se que, a partir desse volume, os barcos podem ser já considerados de porte médio e usados em viagens de longo curso[517]. Além disso, parece haver aqui uma relação directa com o porte dos navios e as novas concepções de defesa, incidindo as mesmas na necessidade de se encontrar uma forma de escapar aos ataques dos corsários recorrendo a navios mais leves, ágeis e rápidos[518]. Finalmente, ao insistir na necessidade do armamento dos navios com artilharia, e fazendo incidir os incentivos nas tonelagens médias, até às 400, o rei contribuiu para o refinamento de

---

cousas necesarias pera elles e á perda e opresão 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 armazéns 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.

[516] TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 266v-269.

[517] *Ibidem*, fl. 266v. Facto que se pode constatar nas diferenças de armamento imposto nos navios, estando os de sessenta toneladas mais próximos dos de porte superior: "E nos navios de vintecinco 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...*, citado, publicado por FERREIRA, J. A. Pinto – *o. c.*, p. 337-338.

[518] Relação que se pode encontrar na correspondência trocada com a cidade relativa ao aumento do corsarismo. Ver *Corpus codicum...*, citado, vol. IV, p. 114-115.

um modelo de navio moderno e versátil, cada vez mais vaso de guerra mas igualmente eficaz no comércio: o galeão.

Dois séculos medeiam 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 empresários de navegação ou da sua própria iniciativa, antecipando soluções para diferentes problemas ou respondendo a desafios colocados pela concorrência, mobilizaram os meios marítimos nacionais, dinamizaram a actividade dos estaleiros, atraíram investimentos de mercadores e motivaram linhas de comércio internacional. As tentativas de criação de condições para a modernização da marinha portuguesa nas suas dimensões militar e mercante evidenciaram diferentes atitudes. Tomemos as essenciais:

- Superação. Da escassez de recursos de diferente natureza (mas em especial demográficos e financeiros), constatando-se que, apesar dessas deficiências estruturais, foi desenvolvido um importante esforço naval que procurou (nalguns casos com sucesso) formar, ampliar e manter armadas que foram enviadas para a Índia, navios que traficavam com o Brasil e com as Índias de Castela, para além de se alimentar uma navegação continental que, graças a uma movimentação constante e intensa, assegurou uma cabotagem de elevado significado económico, embora dificilmente quantificável, assegurando relações com os mais variados ancoradouros nacionais, mas com extensões de médio e longo raio em direcção ao norte da Europa, sul da Península Ibérica, 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 a instituição de benefícios incentivando a construção de barcos, representava um investimento na manutenção de um nível de qualidade de meios de transporte satisfatório, num estímulo ao investimento em novos efectivos e à substituição de outros, desgastados, perdidos em naufrágios ou apresados por corsários.
- Inovação. Da arquitectura naval, com o desenvolvimento de modelos modernos e adaptados às circunstâncias, de complexidade e natureza diversa, que perpassam esse período alargado de dois séculos, e que resultaram tanto do contacto com outras realidades marítimas como da capacidade criativa dos nossos técnicos; dos sistemas de armamento, principalmente o uso da artilharia a bordo, que implicou modificações na estrutura e desenho das embarcações, soluções que guindaram o galeão ao estatuto de navio preferido

na guerra marítima, particularmente neste campo, muito embora se lhe reconheçam potencialidades como nave comercial[519].

- Competência. Dos técnicos e mareantes nacionais, herdeiros de uma tradição secular reconhecida e aproveitada por marinhas de outros estados europeus[520].

Superação, renovação, inovação e competência são substantivos com uma carga (positiva) muito forte, e devem ser usados cuidadosamente sob pena de se perder a noção de conjunto, de contextualização, de percepção de outras realidades onde os mesmos sintomas podem ocorrer embora possam não ser sempre tão nítidos. É que não podemos ignorar o reverso da medalha. Durante largo tempo do período que nos ocupa, Portugal esteve na vanguarda do movimento. Mas não se manteve nesse lugar. Nas últimas décadas de Quinhentos, o quadro alterou-se profundamente e, em vez da modernidade, sobreveio a estagnação, a decadência e o arredamento do nosso país dessa vanguarda tecnológica e, de protagonistas passamos a actores secundários no panorama marítimo internacional. Possa este trabalho, de estudo de um caso concreto, contribuir com algumas 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 todas as medidas aprovadas referidas se encontram registadas em cartórios da cidade, quer dizer que elas tinham interesse para os armadores locais. Até porque, na maior parte dos casos, a cópia desses diplomas era solicitada por agentes do Porto, por exemplo pelos gestores da alfândega ou pelos próprios interessados na construção de navios, junto das competentes instâncias da administração central[521]. Mas esse interesse revela-se a outro nível: o da própria intervenção e influência dos agentes locais, avançando com argumentos sólidos derivados da experiência adquirida em anos de navegação intensa e solicitando, em cortes ou junto do próprio monarca através de outras vias, a aprovação de medidas em seu particular proveito, que acabam por tornar-se regulamentares a nível nacional. O que não é de admirar, tendo em conta a importância marítima da urbe, a dimensão do seu corpo de náuticos e a capacidade

---

[519] Tal como sucedera, no século XV, com o desenvolvimento da nau, navio mercante de enormes potencialidades e, igualmente, utilizado na guerra.

[520] Há casos documentados de mareantes do Porto ao serviço de marinhas estrangeiras.

[521] Refiro-me aos documentos onde as menções ao concelho do Porto e aos seus responsáveis mais ligados à navegação são expressamente referidas. Claro que as determinações aprovadas pelo rei e seus conselheiros (da sua própria iniciativa ou suscitadas por pedidos de particulares considerados pertinentes) chegavam à cidade através dos canais de governativos estabelecidos.

de representação dos mercadores junto das instâncias governativas, numa altura em que a amplitude do comércio marítimo e as receitas nele geradas franqueavam o acesso destes homens aos corredores do poder.

Esta intervenção dos armadores portuenses parece ter sido bastante activa durante o período medievo. Nota-se principalmente nas medidas aprovadas até D. João II.

Como resultado dessas diligências, até finais do século XV parece haver uma adesão dos construtores navais portuenses a estas iniciativas. Isso mesmo pode ser comprovado pela composição da frota da cidade tardomedieva, onde pontificavam as naus, navios modernos, de superior volumetria, assunto que abordarei adiante e, mais detalhadamente, no final da primeira parte do trabalho, quando falar especificamente do perfil da frota da cidade.

Um documento datado de 1520[522], que também analisarei com maior detalhe no capítulo sobre a frota da cidade, recenseando os navios em serviço, contribui com dados interessantes sobre esta questão da tonelagem dos barcos e da eventual adequação dos armadores portuenses aos parâmetros definidos pelos sucessivos mandados régios. Esta listagem de navios foi realizada apenas quatro anos depois do regimento de D. Manuel ter sido publicado. Uma vez que não são indicados elementos sobre a idade das embarcações, creio a maior parte delas terá sido construída antes de 1516, constituíndo uma boa radiografia da marinha portuense dos primeiros anos da centúria. Dos vinte e um navios contabilizados, oito têm entre 100 e 150 toneladas. Tendo em consideração 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 registar-se uma certa estagnação e provável diminuição da tonelagem média dos navios do Porto, conforme já foi constatado, em função de variáveis de diferente natureza. A penúria de informes sobre a tonelagem das embarcações fabricadas impede-nos a colheita de dados que permitam avançar com análises sólidas.

Importa insistir neste problema das fontes, na quantidade e qualidade dos dados disponíveis para a análise da construção naval portuense.

Comecemos pela lista de assentos de navios nos livros de contas da Câmara, registo essencial para se tomar o pulso ao nível de construção da cidade e que descreverei com maior pormenor à frente. Muito poucos e ambíguos nas receitas

---

[522] TT – *Gavetas*, gaveta XV, maço 14, documento 13, (*"Rol dos navios que ha na cidade do Porto, Sam Johão da Foz e Maçarelos"*).

que apresentam (permanecendo sempre a dúvida se se trata de quantia total ou da metade da verba paga pelos armadores) impedem que se estabeleça sem grandes reticências uma relação directa entre a factura cobrada e a tonelagem do barco. Listagens como a de 1520, com 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 comunicar aos mestres e armadores a proibição de navegarem para o "ponente" até ordem régia em contrário[523], e outra realizada no Douro entre 1558 e 1559, impondo a vistoria aos navios que se preparavam para sair do Porto com o objectivo de se saber se cumpriam o alvará sobre a obrigatoriedade de levarem artilharia conforme a tonelagem que tinham e a carga que levavam[524].

Estas duas listagens, porque bem localizadas no tempo e apresentando elementos concretos sobre a existência de navios em ocasiões bem determinadas, permitem uma análise mais concisa evitando-se, por exemplo, a contabilização de registos do mesmo navio em vários momentos diferentes. Por fim, diga-se que os registos de avarias da feitoria portuguesa de Antuérpia contêm dados importantes, embora parciais, sobre o mesmo assunto[525].

A outro nível, atente-se no seguinte: das 1 122 menções a navios do Porto e seu termo que recolhi[526] apenas setenta e oito (cerca de 6.95%) fazem referência à 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"[527]. Passarei novamente em revista estes e outros dados, na altura da abordagem das características da frota da cidade.

---

[523] Publicada por AZEVEDO, Pedro de – *A marinha mercante do norte de Portugal em 1552*, in "Archivo Historico Portuguez", vol II. Lisboa, 1904, p. 251-253.

[524] 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.

[525] Parciais, pois, como veremos noutra parte deste trabalho, nem todas as unidades navais da cidade elegiam esse destino como preferencial nas suas viagens; e, sobretudo, porque a informação que guardam incide fundamentalmente no período de 1535 a 1551, tornando-se mais esparsa a partir de então. Nesta fonte ocorrem os problemas referidos, de repetição de navios, podendo os resultados finais ser adulterados (ou então, para que isso não aconteça, eliminando-se dados duvidosos). TT – *Feitoria portuguesa de Antuérpia*, liv. 1 (especialmente este). Utilizei os dados recolhidos e exaustivamente tratados por POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, p. 365 e seguintes e, da mesma investigadora, *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, p. 30-40, 49-50.

[526] Convém alertar para o facto de não se tratar de outros tantos navios. São 1 122 referências totais a navios da cidade e seu termo, havendo embarcações que aparecem várias vezes ao longo do tempo. Mas, como veremos também, o maior número de informações sobre a tonelagem é da primeira metade do século.

[527] O navio *Santo António*, de António Pires, de Massarelos, em 1575. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 52, fl. 41.

Deste modo, todas as afirmações que se produzam acerca da volumetria dos navios devem ser feitas no condicional, elegendo-se, quando possível, alguns casos concretos, para tentar descobrir possíveis matrizes evolutivas.

Alguns indícios documentais mas, talvez, sobretudo a penúria de documentos consistentes indiciam ter havido uma certa estagnação na tonelagem dos navios portuenses 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 fora da categoria abrangida pelos prémios à construção[528].

A partir dos anos trinta, parece haver uma retoma na construção naval do Porto[529], acompanhada por um crescimento da tonelagem dos navios. O limite das 150 toneladas é ultrapassado em várias ocasiões, fabricando-se naves que oscilam entre as 156[530] e as 200 toneladas. Este movimento persistirá pelo menos até meados da centúria: entre 1558 e 1559 encontram-se atracados junto às margens do Douro, e prontos para sair, seis embarcações com mais de 100 toneladas[531].

Com exemplos individualizados, e com números, avaliemos o que representavam estas 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 daqui 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[532]. No mesmo ano, Gonçalo Pires amortizou o investimento que fez na construção da nau *Espírito Santo*, de 150

---

[528] A mesma decadência parece avultar nas impressões sobre o volume comercial, "abatido" como se diz mais do que uma vez. A conjuntura era de relativa indefinição e, além disso, os investimentos em meios de transporte marítimos eram desencorajados pelos ataques franceses que desgastavam continuamente a frota e afectavam os recursos dos mercadores da cidade.

[529] Consulte-se o gráfico 3.

[530] "E uma pipa", ou seja, talvez 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 Freire – *o. c.*, p. 65.

[531] Possivelmente são oito, pois duas naus (de que não se indica a tonelagem) levam artilharia em quantidade suficiente para serem provavelmente integradas neste intervalo; AHMP – liv. 422, fls. 22v-23 e 26v-27. Anteriormente, entre 1545 e 1551, aportaram a Antuérpia navios do Porto e de Leça, um dos seus principais ancoradouros de apoio, na ordem das 200 toneladas. POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde...*, citado, vol. I, p. 372. Refiro apenas este limite cronológico pois não há elementos consistentes sobre o porte dos navios nas últimas décadas de Quinhentos. Remeto também para a consulta do capítulo 3 relativo ao perfil da frota mercante portuense

[532] AHMP – liv. 422, fl. 19.

toneladas, pela qual tinha o direito de receber do estado o prémio de 44 mil reais. Por seu turno, os armadores que exploravam as embarcações de 200 toneladas que rumaram à Flandres em meados do século, teriam recebido somas a rondar os 54 mil reais. O maior negócio, contudo, terá sido feito por Francisco da Rua e João de Deus, renomados mercadores portuenses, ao investirem, em 1533, na construção de uma nau de 550 toneladas. Tendo em conta os incentivos em vigor, terão recebido pela empreitada uma verba na ordem dos 174 mil reais. Mas, para além disso, trataram logo de a vender ao próprio monarca que lhes concedia o subsídio, amealhando assim um pecúlio considerável, embora desconheçamos qual o montante que gastaram na fábrica da embarcação. Em 1537, este navio estava ao serviço da Coroa, pronto para rumar à Índia[533].

Apesar desta aparente adesão (até 1558 há, pelo menos, doze menções a navios de 150 e mais toneladas), o *facies* da frota portuense era, como verificaremos, marcado pela existência de diversas unidades de menor porte, entre as setenta e as cem toneladas[534]. O risco do investimento e o aumento dos custos de produção dos navios[535] eram factores que pesavam nesta opção. A constatação desta realidade e a consciência da necessidade de incentivar a retoma do sector da construção naval terão motivado a aprovação do citado regimento de Outubro de 1571, através do qual D. Sebastião, "por folgar de fazer mais mercê a meus vassallos [...], pera que aja maior numero de nauios", estendia os prémios a um espectro mais alargado de armadores, subsidiando embarcações a partir das sessenta toneladas[536].

---

[533] Já referi a este navio, a chamada "nau do Porto de El-Rei", cuja compra é comunicada por COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 140, sem qualquer menção a que a verba concedida tenha sido abatida – o que não parece ser prática. Esta nau encontra-se num rol de navios preparados para rumar à Índia nesse ano de 1537, à espera de vaga nos estaleiros lisboetas, e junto de outros dois navios da cidade. Ver TT – *Gavetas*, gaveta XV, maço 18, doc. 13.

[534] Na análise da frota tentarei descortinar outras razões para este tipo de opções, adiantando desde já a importância que pode haver na relação entre tecido mercantil da urbe e efectivos navais disponíveis para executar as operações em que aquele está envolvido atenuando-se, de certa forma, a figura do "empresário de navegação ao frete". Mas, ainda em relação à frota, há outro facto para o qual não consigo encontrar explicação: o de existirem diversos navios de 120 toneladas (em 1568 há um que, inclusivamente, tem 123 toneladas). Isto é, trata-se de barcos que, por apenas 10 toneladas, ou menos, na sua arqueação não recebem o prémio. Não se percebe bem as razões desta opção pois os eventuais acréscimos no custo da empreitada seriam compensados pelo dinheiro a haver da Coroa.

[535] O preço das embarcações chega a triplicar no último quartel do século XVI. Sobre este assunto ver COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 182-185

[536] Correspondendo a preocupações da época, que devemos também entender como motivação de primeira grandeza subjacente à elaboração deste regimento, pretender-se-ia incrementar o equipamento militar a bordo dos navios, uma vez que o pagamento do prémio deveria ser feito preferencialmente em armas ou, não as havendo disponíveis, opcionalmente em aprestos navais: "E pera mais breue despacho e auiamento das partes, ordeno e mando, que o que lhes montar auer de suas arqueações per este Regimento se lhes pague: s. aos

A partir de então, tornava-se urgente persuadir os agentes marítimos das vantagens contidas na nova legislação e da importância que tinha o investimento na fábrica de navios. Para tal, era necessário divulgar o diploma e salientar os benefícios que ele instituía, competindo esse encargo aos poderes locais. Neste sentido, logo em 6 de Fevereiro de 1572, o rei escreve 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"[537].

Infelizmente, os dados disponíveis sobre construção naval para as últimas décadas do século XVI não são suficientemente vastos para nos possibilitar aferir o nível de adesão dos armadores da cidade a este novo quadro legal de incentivos.

No capítulo 3, ponto 18, estão publicados alguns gráficos ilustrativos dos níveis de laboração dos diferentes estaleiros do burgo. Remetendo para a sua consulta e reconhecendo as limitações e o carácter provisório dos mesmos dados, verifica-se a possibilidade de ter havido uma quebra superior a 50% no número de unidades construídas de raiz[538]. Apesar disso, há sinais de que, em alguns momentos, com a animação de certos tráficos (como o de escravos na década de oitenta), cresce o volume de investimento na construção de naves. Em 1584, por razões que certamente têm a ver com o citado tráfico de escravos, noticia-se a existência de dois navios novos, a nau *Nossa Senhora da Batalha* e o navio *Espírito Santo*, prestes a rumar a Angola e S. Tomé, cujos mestres declararam serem os seus barcos "arqueados em toneladas com certidão dos Contos"[539]. Os exemplos individuais valem o que valem mas diga-se que, para além destes dois casos, encontra-se, em 1576, "uma nau grande e poderosa" a dirigir um pequeno combóio

---

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 tiuerem necessidade, se lhe daram, auendoas no Almazem, e nam sendo necessarias pera minhas armadas"; *Leys e provisões que el rei Dom Sebastião nosso senhor fez...*, citado, publicado por FERREIRA, J. A. Pinto – *o. c.*, p. 345.

[537] AHMP – *Provisões*, liv. 2, fl. 408.

[538] Ver gráfico 6. Não esquecer que, aos números elevados de construção de navios entre 1566 e 1600 devemos subtraír as dezanove unidades comprovadamente mandadas construir por ordem régia). Embora, tendo em conta os números totais de menções, pareça existir uma elevada ampliação dos efectivos (quarenta e sete menções em meados do século contra setenta entre 1566-1600), o que acontece pela existência de fontes que aumentam os números sobre os navios em reparação.

[539] Respectivamente, ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 74, fl. 65 e liv. 75, fl. 47.

de navios do Porto rumo ao Brasil[540]; em 1588 uma caravela, a *S.Vicente*, de oitenta toneladas na Galiza[541]; finalmente, em 1595, estão a crescer nos estaleiros um galeão e um patacho com mais de setenta toneladas, encomenda do balio de Leça[542]. No entanto, estas tendências, decorrentes da evolução comercial da cidade e das estratégias seguidas pelos seus homens de negócios farão mais sentido quando se fizer a análise do perfil da frota, assunto para o qual venho chamando a atenção e que ainda tratarei em profundidade.

4. Porto, cidade naval, cidade de construção naval

Depois de observado o enquadramento legislativo e a resposta dada a nível local aos incentivos promovidos pelo poder central, é tempo de verificarmos em pormenor a evolução do sector construtivo portuense.

Há fontes narrativas que atestam a importância naval do Porto. Viajantes estrangeiros que por ele passaram ao longo do tempo, deixaram-se impressionar pelo grande número de navios atracados junto aos seus 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. Todavia, por não se referirem propriamente ao trabalho dos estaleiros, antes ao movimento comercial (e por isso a elas voltarei com maior detalhe), deixemo-las, por agora, em suspenso. O movimento portuário intenso que relatam é confirmado por outro tipo de fontes que o fazem corresponder a um importante esforço de construção de embarcações.

Recentemente dado à estampa, após ter estado dado como perdido há cerca de três séculos, o *dossier* cartográfico produzido pelo geógrafo Pedro Teixeira em 1634 permite-nos visualizar a dimensão desse esforço, concretizado na representação de vários pontos ribeirinhos intimamente ligados à produção de navios e devidamente destacados na descrição que o acompanha[543].

---

[540] AHMP – *Vereações*, liv. 25, fl. 494.

[541] Está em Vigo, na freguesia de Teys, regressada do Brasil, e foi construída cinco anos antes. Informação colhida em SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen – *La Coruña durante el reinado de Felipe II*. Corunha: Editorial da Diputación Provincial, 1989, p. 211.

[542] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 106, fl. 145v.

[543] *El atlas del rey planeta*..., citado.



Gravura 19 – O Porto no Atlas de Pedro Teixeira

Mas os testemunhos são bastante mais anteriores. Interessa-nos olhar para eles para apreendermos uma visão sintética do panorama comercial da cidade e da sua estreita relação com uma indústria de construção naval avançada, instrumento vital ao serviço do corpo mercantil.

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 os protestos dos mercadores contra a cedência dos direitos de ancoragem ao almirante do reino. De acordo com a estrutura dos discursos em cortes, os argumentos sobre os quais fundavam as queixas são-nos apresentados pelo próprio monarca que, diga-se, atendeu às reclamações que lhe faziam, rectificando a decisão: "Outrossy diziades que fora 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 fortemente penalizados "por as guerras de frança e de jngraterra"] porque os meestres dariam mais caros os fretes [...]"[544]. O argumento de que no Porto havia mais navios do que em qualquer outro lugar do reino pode ser exagerado. Mas não totalmente contestado. Portugal afirmava-se como nação onde os vectores dinâmicos da sua economia se encontravam, cada vez mais, ligados ao mar, à salicultura, à indústria da pesca e, sobretudo, ao comércio marítimo[545]. O Porto, desde muito cedo polarizador de uma vasta região vinculada a qualquer um destes sectores, é um dos protagonistas deste movimento e, portanto, com força suficiente para reclamar nos termos acima descritos. E o monarca, aparentemente, não deixa de o reconhecer.

Quem também não deixa de o notar é Fernão Lopes, que tem o cuidado de fazer acompanhar a descrição do assentamento da cidade com notas importantes sobre a construção naval portuense. Quando instado a relatar 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 luguar 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"[546].

A informação sobre a estrutura de atracagem dos navios é bastante significativa mas já tive ocasião de a tratar neste estudo. Atentemos sobretudo na passagem relativa

---

[544] *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.

[545] GODINHO, Vitorino Magalhães – "A evolução dos complexos histórico-geográficos", in *Ensaios II, sobre História de Portugal*, 2ª ed., correcta e aumentada. Lisboa: Sá da Costa, 1978, p. 20.

[546] LOPES, Fernão – *Crónica de D. João I*, II volume, cap. VIII. Porto: Livraria Civilização, 1983, p. 19. Recordemos que Fernão Lopes escreve a crónica na década de 40 do século XV e creio que neste caso ele apresenta uma realidade que conhece. Sobre a natureza dos textos de Fernão Lopes ver, por todos, REBELO, Luís de Sousa – *A concepção do poder em Fernão Lopes*. s/l [Lisboa]: Livros Horizonte, 1983.

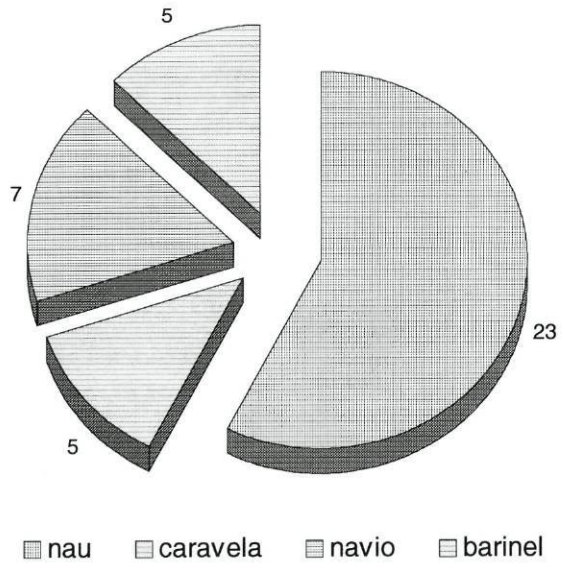
à construção de barcos. Fazer naus não era obra para qualquer estaleiro. Tratava-se de uma "máquina" complexa e cara, e, com excepções, difícil de conseguir. Relatório de Cà Masser dirigido à Senhoria de Veneza em 1506: "as naus na sua maioria vêm de Biscaia e Flandres, e muitas poucas se fazem cá; e essas poucas, no Porto"[547]. Se em relação às narrativas de viajantes, petições de cortes ou passagens de crónicas a atitude avisada é tomá-las com algumas reservas, aqui o caso é diferente. Cà Masser era agente comercial de um dos estados mais poderosos da Europa[548], a acompanhar em Portugal um momento decisivo, previsivelmente delicado para a história comercial da sua república. Avaliar as condições, conhecer as fragilidades e as potencialidades da concorrência, eram assuntos que não podiam ser descurados por um funcionário competente. Arrolar os meios de transporte e a sua disponibilidade apareciam, assim, como prioridades a cumprir. Por isso, e descontando o facto de que havia outros pólos activos de construção naval no reino potencialmente capazes de as fornecer – Lisboa e alguns centros algarvios – podemos tomar como fiável esta informação, até porque ela coincide com dados conhecidos sobre a frota do Porto daquele tempo, à qual os estaleiros forneciam principalmente naus[549].

---

[547] *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, citado por BARATA, João da Gama Pimentel – "Os navios", in *Estudos de arqueologia naval*, vol. I. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1989, p. 206.

[548] 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.

[549] 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.



Fonte: BARROS, Amândio – Barcos e gentes do mar, p. 220-223.

Gráfico 2 – Embarcações do Porto, segunda metade do século XV

A análise deste gráfico circular define com clareza o escalonamento das unidades navais do Porto. Saliente-se a esmagadora maioria de naus (57.5%), facto que se justifica pela estruturação do comércio marítimo da cidade, intenso, com forte dimensão transportadora, de carácter internacional, direccionado preferencialmente para a Flandres e requerendo embarcações mais evoluídas e mais volumosas (como as naus, os melhores cargueiros de então, e os navios, estes com 17.5%). Voltarei a este assunto, adiantando, no entanto que, dada a cronologia e os desenvolvimentos ocorridos pouco depois – nomeadamente no respeitante ao abastecimento da frota régia, da armada de Vasco da Gama e do fornecimento de navios para a *rota do Cabo* pelos estaleiros da cidade, considero que as podemos já identificar, nas suas linhas gerais, com as naus que sulcarão os mares em Quinhentos[550].

Quanto às caravelas, que Pimentel Barata considera terem sido desenvolvidas por construtores navais do Norte de Portugal[551], têm uma expressão muito mais

---

[550] Embora com diferenças significativas na volumetria, em especial nas que se registavam na *rota do Cabo*.

[551] "A caravela portuguesa e a descoberta da América", in *Estudos de arqueologia naval*, vol. II. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1989, p. 88. Dada a intensidade de contactos do Norte de Portugal com a Flandres, é provável que João Afonso e outros carpinteiros portugueses que trabalharam durante vários 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^e 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. 536.

reduzida (tal como os barinéis, com 12.5%), talvez porque, nessa altura, o maior índice de investimento seja canalizado para o trato internacional, ficando os navios mais pequenos para a cabotagem, o transporte a curta e média distância e para a pesca[552]. E daí, serem tendencialmente ignorados pela documentação. Os registos confraternais, ao contrário do que seria de esperar (e tendo como termo de comparação idênticas instituições geograficamente mais próximas, como as galegas), não tratam questões navais, nem laborais, nem apontam as características dos navios pertencentes aos seus membros. Limitam-se a indicá-los. No entanto, dada a estrutura desta associação, na qual não figuram pescadores, parece-me que, no âmbito dos homens do mar, reuniram-se nela apenas os mais destacados, aqueles a que poderíamos chamar os "homens da marinha mercante", intimamente ligados à elite dos grandes mercadores da urbe. Temos, assim, um universo relativamente reduzido de elementos de trabalho e os navios mais pequenos, empenhados em dinâmicas de abastecimento do burgo, escapam a uma contabilização que seria importante conhecer.

4.1. Espaços, saberes e conjunturas

Fabricar um navio de madeira e mantê-lo na água o máximo de tempo possível, eram tarefas apenas ao alcance de hábeis artesãos e que exigiam espaços adequados para serem concretizadas. Nenhuma frota, nenhum navio, podiam estar demoradamente no mar dispensando estruturas de acolhimento que podiam ir de simples planos inclinados nas margens a docas mais elaboradas onde pudessem ser reparados[553]. À medida que se aperceberam das potencialidades da marinha, os poderes, centrais, senhoriais ou municipais, trataram de providenciar terrenos mais ou menos organizados onde essas tarefas pudessem ser realizadas de modo sistemático. Contudo, e esta é uma ideia que devemos ter sempre presente nos pontos seguintes, a construção naval requeria meios financeiros crescentes e, conforme avançamos no tempo, a sua escassez acentua-se actuando como força de bloqueio na actividade de muitos estaleiros[554].

---

[552] Junte-se aos modelos indicados as barcas, com um enorme papel transportador do edifício comercial marítimo portuense. Note-se que o gráfico representa dados relativos ao século XV; a caravela, conforme terei oportunidade de demonstrar, estará sempre presente na frota do Porto, cumprindo importantes funções no decurso do século XVI.

[553] Ideias expressadas por ROSE, Susan – *Medieval naval warfare, 1000-1500...*, citado, p. 6.

[554] Não se trata de problema que apoquente apenas os estados ibéricos. A falta de dinheiro faz-se sentir um pouco por todo o lado, inclusivamente nos casos em que está em curso uma ascensão marítima fortíssima (como na Holanda e Inglaterra do século XVII). Uma visão ampla deste assunto (a que me referirei noutras partes deste estudo), embora acentuando a análise do caso espanhol do século XVII, pode encontrar-se no excelente livro de

Por outro lado, há factores e condicionalismos internos aos quais devemos prestar a maior atenção. O ritmo de construção naval e a notoriedade dos estaleiros estão subordinados, em grande medida, à vitalidade económica do porto em que estão inseridos. Sendo os armadores vizinhos – e essa vizinhança deve entender-se como abrangendo outros pólos mais ou menos chegados – os seus principais clientes – por esta ordem: primeiro os do Porto e arrabaldes e depois os dos lugares mais chegados, como Matosinhos ou Leça –, é lógico que as conjunturas hão-de fazer-se sentir quer na fábrica de navios, quer nos restantes sectores que nela participam, e a que esses investidores se encontram ligados. Por fim, convém considerar outras realidades, como a da emigração e a da implementação de políticas por parte do governo central, que podem ter efeitos significativos na definição do estatuto dessas unidades de produção.

Falta nos arquivos documentação que nos possibilite observar em pormenor a evolução económica do Porto durante os séculos XV e XVI. Mas, a partir da existente colhem-se indícios de uma certa estagnação sentida entre finais do século XV e a primeira metade do século seguinte. Arredados da rota do Cabo, vendo os habituais compradores estrangeiros interessar-se por artigos que eles não podem fornecer, tal como as especiarias orientais, com dificuldades em manter-se no activo ao nível acostumado, os comerciantes do Porto sofrem ainda com a instabilidade sentida nas rotas regularmente percorridas, infestadas de corsários franceses. As perdas, por vezes espectaculares, de fazendas e embarcações são especialmente sentidas[555]. E entra-se num círculo vicioso: os navios desaparecidos dificilmente são repostos à frota porque não há capitais para investir.

Falou-se acima da emigração, uma questão tão pertinente quanto difícil de ser acompanhada em toda a sua dimensão. Ela é, muitas vezes, a solução possível

---

GOODMAN, David – *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII.* Barcelona: Edições Península, 2001 (1ª edição em língua inglesa, 1997). A falta de dinheiro, capaz de paralisar importantes estaleiros a meio da construção de galeões, como aconteceu em Bilbau em 1598 (p. 188), é tema com que nos cruzamos um pouco por todo a obra. Como exemplo, aponte-se a página 52 (onde se fala da quebra de fundos para a marinha na Inglaterra do século XVII) e seguintes.

[555] 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 hũas xbii urquas as tomou hũa armada de ell rei de França em hũa 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. Sobre os confrontos entre Portugal e a França durante o século XVI, ver FERREIRA, Ana Maria Pereira – *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI.* Redondo: Patrimonia Historica, 1995. Os dados aqui indicados sobre a frota do Porto são analisados noutro lugar.

para quem deseja melhorar as condições de existência ou recuperar as que anteriormente conheceu. No Porto destes tempos, procuram-se alternativas. Alternativas que passam pela Índia e o Extremo Oriente, pela descoberta do mercado brasileiro e pela entrada nas Índias de Castela, tantas vezes na forma de emigração permanente. Cabe então perguntar: quando verificamos (em procurações, cobranças e quitações que abundam nos notariais) que nesses contingentes se encontram, entre outros, carpinteiros navais, calafates e cordoeiros, até que ponto estas saídas não terão afectado o labor das taracenas? Só com muita dificuldade, repito, chegaremos a respostas satisfatórias sobre esta interrogação. Podemos apenas imaginar que os quadros de pessoal dos estaleiros reagiriam mal à partida de profissionais que demoravam muitos anos a preparar e que, por sua vez, haveriam de transmitir saberes a outros. E nem sequer é preciso procurar muito por entre as listas de emigrantes em direcção ao ultramar para certificarmos este fenómeno de partida, característico do século XVI.

A saída de especialistas dos estaleiros portuenses fazia-se também em direcção a outros 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"[556]. Teremos oportunidade de verificar outros exemplos que demonstram, por um lado ser essa prática anterior, e por outro, que em diversas alturas essa transferência se fez em "levas" sazonais de oficiais de construção naval, ocasionando a fixação de alguns. Essa mobilização fazia-se, de resto, não apenas para Lisboa. Quando Filipe II promoveu a construção naval na Galiza com fins militares e desenvolveu o arsenal de El Ferrol, no extremo norte da Península, a caminho da da Corunha, foram para lá atraídos vários carpinteiros e calafates do Porto[557]. Creio que este é um assunto a explorar visto que há um

---

[556] COSTA, Leonor Freire – *Naus e galeões na ribeira de Lisboa...*, citado, p. 54.

[557] ADP – *Registos paroquiais. Miragaia*, liv. 1, fl. 211v, notícia de três mortos, um mareante, um calafate e um bombeiro. Investigadores como SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen – *Galicia en el camino de Flandes. Actividad militar, economía y sociedad en la España noratlántica, 1556-1648*. Corunha: Edicios do Castro, 1996, p. 67, consideram essencial as levas de carpinteiros do Entre Douro e Minho na constituição deste estaleiro naval militar galego. Já em fase final de correcção deste trabalho, tive oportunidade de verificar que 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.

contributo muito grande da mão-de-obra especializada portuense na construção desta importante base naval galega, muito antes do seu apogeu, no século XVIII[558].

Algumas das considerações tecidas até este momento, carecem de explicações mais alongadas. Procurarei fazê-lo nos pontos que se seguem. De um modo geral, já os enunciei na abertura deste capítulo. Com eles, tentarei, sempre que a documentação o permitir, e ainda que com desequilíbrios de informação para cada um dos temas, avançar dados sobre a localização dos estaleiros que serviram a frota do Porto, suas características e propriedade; sobre a construção e reparação de navios, sobre as tipologias dominantes, o nível de laboração, os contratos de construção, clientes e custos; sobre a mão-de-obra e alguns aspectos organizativos do trabalho; e, por fim, sobre os materiais utilizados, sua proveniência e aspectos da sua comercialização[559].

Centrar-me-ei, em suma, de seguida, sobre a logística e a dinâmica dos estaleiros navais do Porto.

5. A terminologia: taracenas e estaleiros

Como precaução, é conveniente referir uma primeira série de problemas que se nos podem deparar na análise do tema. Em primeiro lugar, os documentos aludem constantemente a taracenas, estaleiros, montes, mastreadouros, areias e armazéns, relacionando-os com a construção de navios, numa e noutra margem do Douro. Quando surgem isolados, torna-se difícil perceber com exactidão a quais se referem. Em segundo lugar, a frequente ambiguidade das informações torna-se problemática: se para o tesoureiro da Câmara era fácil achar o "navio que se faz junto do navio do Boquiqua"[560], para nós é impossível. Em terceiro, e último lugar, após termos construído um ficheiro com as referências colhidas sobre a matéria, devemos ser cuidadosos na hora de o tratar. Houve estaleiros que funcionaram durante algum tempo num determinado lugar e, a certa altura, foram deslocados para outro sítio e afectados a outra actividade ou deixaram de trabalhar de forma organizada, embora a documentação continue a dar deles notícia. Portanto, devemo-nos acautelar para

---

[558] Por exemplo, José Merino, em estudo essencial sobre o estaleiro, ao contrário dos investigadores citados na 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.

[559] Este esquema, largamente reduzido, reproduz, de certa forma, a proposta de análise avançada por ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes – *La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII*. Donostia-S. Sebastian: Departamento de Economía y Turismo, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1997.

[560] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, fl. 197.

não sermos induzidos em erro, incluindo no rol estruturas que já não existiam como tal.

Durante a Idade Média existiram estaleiros nas proximidades da Ribeira (provavelmente desactivados no século XV) e em Miragaia, na margem direita do rio. Na outra banda, ficavam os de Quebrantões e, possivelmente, os de Vila Nova. No século XVI, de acordo com documentação municipal e cartas de quitação passadas nos serviços da administração central, de que darei conta, temos notícias da construção de navios nos seguintes locais: na margem direita, no "complexo" de Miragaia, em Massarelos e no Ouro; na margem esquerda, comprovadamente em Quebrantões e, provavelmente, em Vila Nova.

Já falarei de cada um deles em pormenor. Antes disso, detenhamo-nos um pouco sobre a questão das taracenas observando alguns aspectos do vocabulário, pois eles, em determinados casos, ajudam a perceber a função e a evolução dos espaços.

Em livro recente, já citado, Susan Rose chama a atenção para este assunto, considerando-o vital para a definição da actividade construtiva nos diversos portos europeus; o investigador deve estar atento à terminologia inscrita nos documentos, pois ela revela-se essencial na compreensão de todo o processo[561].

Ao descrever a implantação dos estaleiros da Ribeira das Naus em Lisboa, Leonor Costa descobre os seus antecendentes nas "Teracenas" medievais, que descreve como estruturas militares onde se fabricavam galés, superintendidas pelo Almirante, e com armazéns para guarda dos aprestos navais[562] e das próprias embarcações, recolhidas durante a paragem do Inverno, altura em que não navegavam.

A terminologia castelhana é bem 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; sendo no segundo, a construção de naves feita a céu aberto, em terrenos preparados para o efeito[563]. A documentação do Porto, como constataremos, confirma nitidamente esta distinção.

---

[561] ROSE, Susan – *o. c.*, p. 6-23. A autora faz um balanço das políticas de diferentes estados medievos relativamente à produção de barcos e administração dos espaços de construção. Muitos dos autores que citarei em seguida, revelam essa mesma preocupação com os vocábulos aplicados na definição dos espaços portuários e inserção da actividade construtiva de acordo com ela.

[562] COSTA, Leonor – *o. c.*, p. 253-256.

[563] 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. Recentemente, José Luis Casado Soto abordou este assunto de forma aprofundada, e tendo em conta a realidade portuguesa, na comunicação subordinada ao tema *Construción naval en Portugal nos séculos XV e XVI*, apresentada ao Simposio de

No século XVI, Fernando Oliveira dedica às taracenas o capítulo sétimo da sua *Arte da guerra do mar*. Entre as funções (eminentemente militares) que lhes atribui, coordenadas pelo Almirante, destacam-se:

1. O abrigo e manutenção dos navios, "que nas taracenas haia nauios feytos e prestes, 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 de todos os materiais necessários para a 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. Intimamente relacionado com o segundo ponto aqui inscrito: "finalmente 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 instrumentos 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"[564].

Se, no período medieval, a dimensão construtiva de navios ainda predominava na definição de taracena, à medida que nos aproximamos do século XVI ela vai-se esbatendo e a palavra designa, sobretudo, arsenais militares. Aliás, já no vocabulário tardomedievo, ela nem sequer se restringia a realidades marítimas[565].

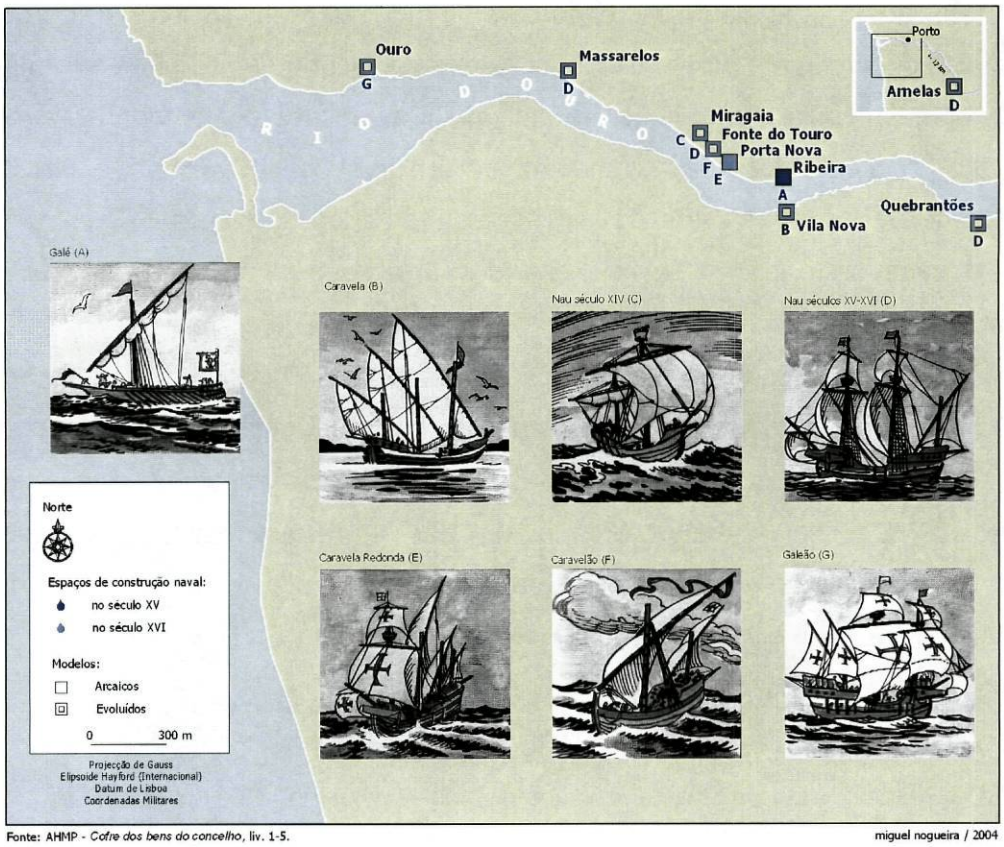
Historia Marítima do Século XII ao XVI, Pontevedra e o Mar, organizado pelo Pazo da Cultura de Pontevedra, e que decorreu naquela cidade galega entre 29 de Novembro e 1 de Dezembro de 2001. Neste trabalho, retoma algumas ideias desenvolvidas em *Astilleros y arsenales, factor de articulación del sistema portuario español entre la Edad Media y la Moderna. Ensayo de aproximación*, in *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)*..., citado, p. 239.

[564] OLIVEIRA, Fernando – *Arte da guerra do mar*. s/l [Lisboa]: Arquivo Histórico da Marinha, 1937, p. 31-32.

[565] "Não só se deu, antigamente, o nome de tarecena, taracena, tercena ou tercenas ao Arsenal, em que se construíam 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 alçamento das ditas artelharias, na Comarca da Beira mandou novamente fazer a tarecena da villa de Pinhel, em que as ditas cousas estavão [...]»". VITERBO, Joaquim de Santa Rosa de – *Elucidário das palavras, termos, e frases, que em Portugal antiguamente se usárão e que hoje regularmente se ignorão*, vol. II. Porto: Livraria Civilização, 1962, p. 579.

Posteriormente, a linguagem militar adopta as expressões *trem* e *arsenal* para identificar estes complexos[566].

Em seguida, passarei revista aos mais importantes espaços de construção naval do Porto; tentarei localizar alguns momentos importantes da sua história e, sempre que possível, anotarei alguns dados sobre a produção de navios neles realizada.



Mapa 4 – Espaços de construção naval no Porto (séculos XIV-XVI)

6. As taracenas medievais do Porto

As taracenas mais antigas do Porto, entendidas como local de construção naval (antes de mais, de galés) e como armazém para se recolherem os navios quando eles invernavam, situavam-se na embocadura do Rio de Vila. Eram as chamadas *taracenas da Ribeira*. Propriedade da Coroa, aí se construíam e aparelhavam as

---

566 "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...*, citado, vol. I, p. 316. ACERRA, Martine – *Gli arsenali francesi nel Seicento e nel Settecento*, in *Arsenali e città nell'Occidente europeo...*, citado, p. 134, debruça-se sobre o significado desta terminologia a propósito do surgimento da França como potência marítima internacional.

galés do rei e, eventualmente, alguns navios da cidade[567]. No ano de 1390 era seu almoxarife Afonso Giraldes[568], e escrivão João Esteves[569].

Os reis dotaram estas taracenas de alguns privilégios. Em certa medida, estes privilégios, essenciais para a regular execução dos trabalhos de construção naval e de apresto dos navios, prolongavam a dominação exercida pela cidade sobre o termo. Por agora, apenas uma breve nota. Lavradores, moleiros, pastores e gentes das terras circundantes eram obrigados a trazer ao Porto carradas de tojo para os fornos onde se cozia o biscoito ou se moldavam alguns materiais, farinhas e carnes para abastecimento dos navios, mediante certa compensação. Porém, o estado era mau pagador. Na maior parte das vezes, as mercadorias eram entregues sem os seus donos verem a cor do dinheiro. Pior: traziam as cargas e ainda viam apreendidas as bestas[570]. Naquele ano de 1390, depois de concluídos os trabalhos de construção de alguns navios, o já citado Afonso Giraldes viu-se perante a contestação dos lavradores a quem mandou trazer cargas de tojo para cozer o biscoito, pois eles recusavam-se a fazê-lo sem que lhes pagassem[571].

Ainda relativamente à estrutura organizativa das taracenas, registe-se a presença, para além do almoxarife e do escrivão, de outros oficiais como o vedor, o alcaide e o patrão das galés do rei, os guardas (ainda escalados para serviços nos armazéns no século XVI) e o remolar[572].

---

[567] 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 autor retoma este tema, sem qualquer alteração de fundo, no seu livro *O Porto nas navegações e na expansão...*, citado, p. 30-31. Finalmente, volta a referir-se a estes estaleiros em *Os privilégios dos calafates do Porto*, in *O Porto e os descobrimentos*, Ciclo de Estudos Comemorativos. Porto: Biblioteca Pública Municipal, 1972, p. 152, identificando, sem indicar qualquer fonte, um corpo de calafates ao seu serviço antes de 1413.

[568] AHMP – *Livro A*, fl. 172, cit. por CRUZ, António – *O Porto na génese...*, cit., p. 26.

[569] AHMP – *Pergaminhos*, liv. 1, doc. 2, citado por BASTO, Artur de Magalhães – *"Vereaçoens", anos de 1390-1395...*, citado, p. 409.

[570] Em 5 de Novembro de 1385, o rei dava conta de uma queixa de alguns moleiros; segundo diziam, quando vinham à cidade trazer a farinha para o biscoito dos navios, tomavam-lhes os animais. O rei tomou conta da ocorrência e determinou "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, citado por CRUZ, António – *O Porto na génese...*, citado, p. 26.

[571] AHMP – *Livro A*, fl. 172. Refira-se, por outro lado, que os trabalhadores das taracenas, também eram abrangidos por algumas regalias e isenções, destacando-se a concessão da dispensa da aposentadoria em suas casas e terras, por exemplo, aos geirãos de Gaia, que "serviam de cada dia continuadamente nas tarracenas". AHMP – *Livro Grande*, fl. 50, citado por CRUZ, António, na obra e local referidos na nota anterior.

[572] Isto é, o funcionário encarregado de supervisionar a feitura de remos. Neste último caso, registe-se a nomeação, em Novembro de 1449, de João Martins para "remolar novo da nossa taracena da cidade do Porto", com privilégio da isenção de encargos do concelho e só ser chamado ao serviço do rei quando assim fosse ordenado pelo mestre dos carpinteiros. Assinale-se que esse posto, adstrito aos serviços de carpintaria, não se restringia à confecção de remos para as galés; os navios de vela também os incluíam, mantendo na sua

Os cargos de alcaide e de patrão das galés do rei acabarão por se tornar meramente nominais (porque deixou de haver esquadra de galés neste porto). Contudo, continuavam a franquear o acesso a privilégios locais cobiçados. De tal forma que, em 1440, quando foi preciso substituir o patrão das galés Fernão Rodrigues, falecido na expedição a Tânger, o regente D. Pedro designou para o cargo João de Braga, residente na cidade, a instância do infante D. Henrique[573]. E em 1442, na hora de nomear alcaide para as mesmas taracenas do Porto, o citado governante fê-lo em favor de Afonso Gil, criado do poderoso fidalgo Leonel de Lima, que por ele o pediu[574]. Enfim, em 1509, e na mesma linha, a Vereação mobilizava-se na defesa do velho privilégio da cidade contra a residência dos nobres, para impedir que o Conde da Feira viesse viver para o Porto, por ter obtido do rei o ofício de vedor das taracenas[575].

Creio que, por meados do século XV, as taracenas da Ribeira já não tinham expressão que justificasse a sua existência nesse local. A cidade evoluíra para um centro comercial marítimo de certa grandeza e complexidade e a Ribeira era o seu coração. Em 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 – a documentação, como já vimos, fala em concreto dos navios que tratavam com a França – e a maior parte da carga que traziam era descarregada para o areal que o Douro aí formava, e logo distribuída pelas tendas, armazéns e compradores, naturais da cidade e de fora da urbe. Todas as aberturas da muralha, Porta da Ribeira e restantes postigos ribeirinhos, eram aproveitadas para a colocação de pranchas e serventia dos estivadores. Preparava-se a edificação de um cais fixo que iria revolucionar o espaço contíguo, e não se estava a pensar propriamente em fazê-lo para serviço da marinha de guerra. Assim, qualquer entrave ao decurso normal

---

estrutura suportes para a sua colocação. Sobre a nomeação de João Martins ver TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 34, fl. 150.

[573] *Monumenta Henricina*, vol. VII, p. 163. Os Braga formarão como que uma pequena "dinastia" de funcionários, ligados à administração portuária e à indústria de construção naval no Porto no século XV e primeiros anos do século XVI.

[574] Para além de criados colocados em lugares de interesse (como nas taracenas), Leonel de Lima, senhor de Vila Nova de Cerveira, tem no Porto duas naus, uma caravela e um barinel; BARROS, Amândio Jorge Morais – *Barcos e gentes...*, citado, p. 211. Sobre a casa deste fidalgo e a extensão dos seus poderes veja-se 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.

[575] "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.

deste frenesi representava um transtorno para os interessados e significava prejuízos para as contas do concelho[576].

Atendendo ao que antes nos contava Fernando Oliveira, as taracenas ocupavam um terreno considerável. As do Porto distribuíam-se por várias casas e, pelo menos, um armazém. Como todas as outras, manter-se-iam à custa de um grande movimento, que haveria de ter efeitos na vizinhança. Por outro lado, em termos militares, não seria muito aconselhável manter esta estrutura num local quase sempre "entupido" pelo movimento de carga e descarga de navios mercantes, compra e venda de fazendas, trânsito de carros e de pessoas. No caso de ser preciso acudir aos tais "sobresaltos supitos" de que nos falava aquele perito em estratégia e guerra naval, as embarcações dificilmente seriam colocadas na água a tempo de fazerem qualquer coisa.

Se em 1390 as recordações da guerra ainda estavam bem presentes, em meados do século seguinte o cenário era bastante mais desanuviado e as preocupações voltadas para outros assuntos, de feição mais pacífica.

Afonso Giraldes, como vimos, dirigiu a fábrica de alguns navios. Depois destes, não terão sido feitos muitos mais naquele espaço. No dia 16 de Março de 1449, a Câmara aprovou certas petições a enviar ao rei. Uma delas contém elementos importantes para esclarecer alguns aspectos desta questão: "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 nolla nom quiser dar ao menos faça-nos mercee por anos para poermos nella o pesso da cidade"[577].

---

[576] Reflexo da progressiva importância do comércio marítimo do Porto em Trezentos e da sua estruturação em volta da Ribeira, é o conflito que opôs Concelho e Cabido, do qual se lavrou sentença em tribunal régio em 13 de Maio de 1316, da qual já conhecemos esta primeira parte: "Outrossy diziam [os homens da Câmara] que os agrauauam [os oficiais do Bispo e Cabido] embargandolhes e tapandolhes os rressyos [note-se que ainda não havia muralha junto ao rio] da Ribeyra hu carregam os barcos que vaão 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, acompanhado por "muitos homens do dito concelho, uns de bestas e outros a pee" meteu-os na posse dos rossios que diziam serem do concelho: "Item os meteu em posse de huma vehella que taparom ante sanicollao, que vijnha sayr juso aa Rua pubrica da Ribeyra. Item os meteu em posse de humas casas de peresteveez 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 Ressyo dessa Ribeira, aly hu descarregam as barcas e os baixees". *Corpus Codicum*, vol. I, p. 59, citado também em CRUZ, António – *O Porto na génese...*, citado, p. 27.

[577] FERREIRA, J. A. Pinto – *"Vereaçoens" (1401-1449)...*, citado, p. 417.

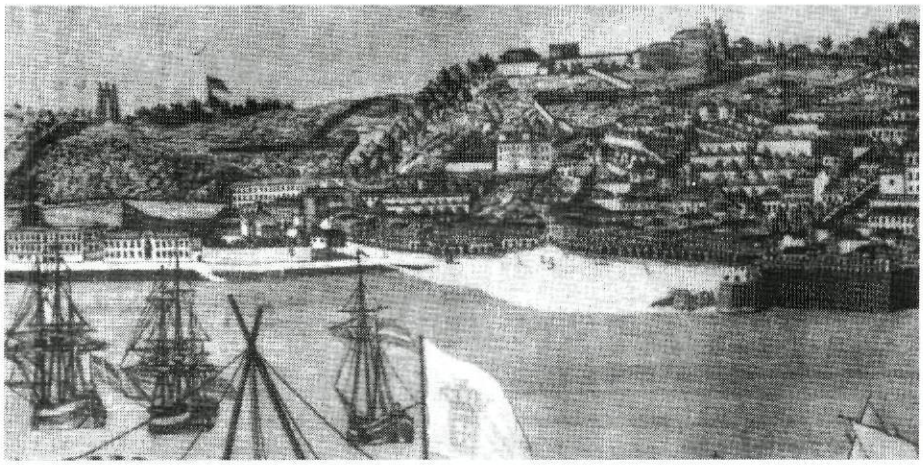
Recapitulando: existência de taracenas, propriedade do rei, compostas por estruturas cobertas, de carácter militar, para construir e, como se pode observar por esta última referência documental, guardar galés e outros navios usados preferencialmente para a guerra durante a Idade Média. Localizavam-se no trecho compreendido entre a embocadura do Rio de Vila e a rua da Fonte d'Ourina, com toda a probabilidade no actual Largo do Terreiro onde, já o vimos, viria a ser edificado um cais fixo. Em meados do século XV, já não cumpriam algumas das funções para que haviam sido inicialmente 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 escrevaes muy declaradamente, declarando quaes sam autos e necessarios pera me servirem, e quaes não, pera nisso prover"[578]. Por fim, considerando o subaproveitamento desse espaço e olhando à necessidade de criar estruturas complementares ao tráfico comercial, a Câmara pretendeu instalar aí a casa do "aver de peso". Esta petição deve ter sido atendida[579].

Entre finais do século XV e primeiras décadas do século XVI, procedeu-se à transferência de serviços por elas prestados para outros sítios, distribuídos pelas duas margens. A recolha das galés, os fornos do biscoito, o abate de gado e o arranjo das carnes, passou para Vila Nova. A construção de navios terá sido transferida para as proximidades da Porta Nova (com toda a probabilidade da parte de dentro das muralhas) e, durante o século XVI, definitivamente para Miragaia, ocorrendo nos estaleiros que serviam a armação portuense desde a centúria anterior. Mas, entenda-se, continuando junto da Porta Nova, embora da parte de fora desta, logo no início do grande areal.

---

[578] TT – *Núcleo Antigo*, nº 110 *(Livro do registo del Rei nosso senhor, das cartas e alvarás)*, fl. 92. Passarei a citar abreviadamente esta fonte (*Núcleo Antigo*, nº 110). Apesar desta espécie de "downsizing", em meados do século XVI ainda eram nomeados guardas das taracenas.

[579] Em 1534 derime-se uma demanda entre o concelho e João Álvares Beleagua, que "queria fazer huas casas na praça da casa do peso no cays". Veja-se AHMP – *Vereações*, liv. 11, fl. 247. Trata-se da casa que a documentação designa como a do "aver-de-peso".



Gravura 20 – O areal de Miragaia (século XVIII)

Continuam a ser constituídas por diversos armazéns, e a construção de barcos faz-se ao ar livre, nos "ressios" contíguos. Aquilo que em 1449 aparecia como novidade, a saber, os armazéns das taracenas utilizados para guardar sal, torna-se regra durante a centúria seguinte. Providenciar o desembarque do sal, alojá-lo e distribuí-lo para a salga de carnes das armadas, preenchem uma boa parte do horário de trabalho do almoxarife e dos seus homens[580].

As dúvidas, como deixei assinalado em cima, prendem-se com o lugar de construção dos navios, com o "chão das taracenas", entre os finais do século XV e os primeiros anos do século XVI. A requalificação urbana operada na zona poente da cidade desde o início de Quatrocentos, com a abertura da rua Nova e a edificação da Porta Nova ou Nobre, que dava acesso desimpedido ao arrabalde de Miragaia, criou uma via estruturante e um foco de urbanismo junto a essa porta. Para aí foram deslocadas diversas actividades[581]. Entre elas, contavam-se a construção naval e profissões a ela ligadas directa ou indirectamente. É provável que, numa primeira fase, o sítio da fábrica de navios se tivesse localizado próximo dos Banhos, junto à Porta Nova e só posteriormente fosse transferido em definitivo

---

[580] Apenas dois exemplos: "Item aos bi dias d'Outubro de mil b^{c} Riiii^{o} anos veo a esta cidade Balltasar 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 b^{c} Rix veo Gaspar Pirez mestre morador em Esposende com hum navio cargado de sall d'Aveiro; hamostrou recadaçam de cinquo 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 algũua". AHMP – *Livro da imposição do sal*, respectivamente, fls. 57 e 113. Assinale-se a participação da cidade do Porto no esforço naval do estado português, assunto a que darei maior destaque no lugar devido.

[581] Sobre a importância económica da "porta" na estruturação (no "zoneamento") da cidade tardomedieval ver 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.

para Miragaia. Porque começasse a haver alguma saturação do espaço, os tanoeiros tentaram conseguir junto da Câmara o arrendamento do terreno das taracenas. Mas, quanto a essa pretensão, a última palavra era do rei. E este queria saber pormenores sobre ela: " [...] fuy emformado como vos queryes dar huum chão e resio que estaa defromte das taracenas da dita cidade a tenueiros 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 proverey niso como ouver por meu serviço. Fernão da Costa a fez em Evora a xbiii dias d'Agosto de mil b^{c} xxxbi. Rey". E que a recusou: " [...] o meu comtador desa cidade me enviou hua inquiriçam que per meu mandado tirou sobre o resio das taracenas della que vos queries emprazar a tenueiros per a qual inquiriçam se mostra o dito resio ser das ditas taracenas e pera serviço e maneo das naaos 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 pesoa e fique sempre desacupado pera o serviço das ditas taracenas e portamto vos mando que o nom dees nem emprazes a nenhuaa pesoa 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"[582]. É que o monarca andava avisado: no início do século, duas lojas onde se costumavam guardar coisas da taracena tinham sido aforadas e acontecia que, quando era preciso usá-las, o foreiro não as cedia e o almoxarife via-se obrigado a gastar dinheiro desnecessariamente alugando outras[583].

O problema ficava, assim, adiado. No entanto, a breve trecho, o município não deixaria de intervir naquele local, assunto que acompanharemos quando analisarmos os estaleiros de Miragaia.

---

[582] AHMP – *Livro 1 de Próprias*, respectivamente, fls. 270 e 250.

[583] A primeira indicação sobre problemas com este inquilino data de 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 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; este mandado foi 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. Embora não datado, trata-se de um documento das primeiras décadas do século XVI. Cristóvão Leitão era homem conhecido na cidade: 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.

Quanto à produção de navios nas taracenas, enquanto elas se localizaram no interior das muralhas, não temos quaisquer números. Durante a Idade Média é provável que fabricassem galés. No século XVI, a fazer fé na argumentação do rei, construiriam protótipos mais modernos como as naus[584]. O ritmo construtivo, de qualquer forma, não terá sido muito intenso enquanto a construção não foi deslocada para Miragaia. Destaca-se a sua função como armazém, como depósito de géneros e, eventualmente, arsenal da marinha, assim continuando por todo o século de Quinhentos. Em meados desta centúria terão sido, inclusive, objecto de profundas obras de remodelação[585].

7. Estaleiros de Vila Nova

Como observámos, as taracenas funcionavam como estrutura de apoio essencial à navegação, sobretudo à que se organizava por iniciativa régia e de seus funcionários no Porto. Com vista a uma maior eficácia, foram descentralizados os variados serviços que prestava, repartindo-se pelas duas margens.

Em Vila Nova e seus arrabaldes, há uma longa tradição na arte da construção naval. Tal como acontecia na margem direita, o leito do rio deixava formar ali areais suficientemente amplos para receber instalações apropriadas à construção de barcos, e abundavam terrenos para a implantação de edifícios de apoio. Na documentação, há alusões ao fabrico de navios e aos estaleiros da outra banda do Douro, em especial desde finais do século XV.

Quebrantões, as *taracenas*, a *ribeira de Vila Nova*, são designações de outros tantos locais que estiveram ao serviço dos navios do rei e dos armadores locais durante vários séculos.

Tal como noutros sectores da vida económica e social, igualmente no domínio da construção naval houve uma profunda complementaridade entre o Porto e Gaia. Vê-la-emos oportunamente. No entanto, anotem-se as muitas lacunas de informação, que dificilmente podem ser resolvidas e nos impedem de perceber a totalidade dessa relação entre as duas margens. Do mesmo modo, não temos dados suficientes para estabelecer uma cronologia nem para traçar um quadro de

---

[584] E, a julgar pela nomeação, em 1449, de João Martins como remolar novo das taracenas (observada ainda há pouco) haveria também um responsável pelos carpinteiros. Esta nomeação ocorre numa altura em que assistimos a uma possível transferência da taracena.

[585] Pelo menos é o que dá a entender uma quitação de 15 de Outubro de 1557, segundo a qual o "almoxarife da taracena e almazens do Porto" Gaspar Nunes Barreto recebeu de António da Madureira, encarregado da recolha "do rendimento de Pedroso", uma primeira entrega de 415 mil reais, "pera se fazerem obras [nos armazéns] que se mandaram por visitação". ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 14, fl. 109.

actividade dos estaleiros nem, mesmo, para os podermos localizar convenientemente.

Os mais antigos estaleiros da margem esquerda do Douro deverão ter sido os de Quebrantões[586], na faixa ribeirinha a montante de Vila Nova. Porém, os documentos oficiais que dão notícia do seu labor remontam apenas ao 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[587]. Esta existe somente para o século XVI e tempos subsequentes. No rol dos carpinteiros da ribeira nomeados por João de Braga e privilegiados pelo rei[588], cinco pertencem ao "título de Villa Nova"; entre eles, conta-se um Diogo Afonso, morador "junto do ribeiro da taracena"[589]. "Em 1620, chamam-lhes *tarracenas del-Rey*. Havia um regato que desaguava aí junto, como se viu. Em 1703, eram ainda *terasenas de sua Magestade*. Em 1760, um alvará régio doa o terreno das taracenas ao brigadeiro João de Almada. No século XVII, identifica-se a Quinta das Taracenas, junto ao mosteiro de Corpus Christi. Em 1661, Manuel Teixeira da Costa vendeu-a para ir para o Brasil"[590].

A melhor descrição destas estruturas devemo-la ao Licenciado Francisco Dias, procurador do rei na cidade do Porto no século XVI: "da banda de ujlla noua estão

---

[586] LEÃO, Manuel – *A construção naval nos séculos XVII e XVIII*. Separata do "Boletim Cultural Amigos de Gaia", 1995, p. 3.

[587] MACHADO, José Pedro – *Vocabulário português de origem árabe*. Lisboa: Editorial Notícias, 1991, p. 123, citado por GUIMARÃES, Joaquim António Gonçalves – *Gaia e Vila Nova na Idade Média...*, citado, p. 161. Para o século XIV há uma referência às taracenas de Gaia nas Vereações do Porto: trata-se de uma questão derimida na cidade sobre os vinhos que se metiam no Porto sem alvará dos vereadores. Fala do já nosso conhecido Afonso Giraldes, almoxarife das taracenas do rei: "E o dito Gil paez [guarda dos vinhos da Porta da Ribeira] pello dito Juramento disse que Affonsso Giral/ almuxarife das taraçanas de villa noua da par de gaya de quantos vjnhos aujam nunca guaanhaua aluara nem huum dos uereadores da dita Çidade pera que os metesse [...] ". Citado por BASTO, Artur de Magalhães – *o. c.*, p. 169. Esta passagem, confusa, pode referir-se à proveniência dos vinhos – e em Vila Nova, nesta altura, já funcionavam alguns armazéns de vinhos, embora sem a dimensão dos que existiam em Miragaia – e não propriamente à localização das taracenas (nem, possivelmente, à naturalidade do oficial em causa pois este vivia no Porto "Junto com o muro a par da porta da rribeira"; *Idem*. Ibidem, p. 228). Fica, no entanto, a dúvida. Dúvida muito profunda pois, com excepção deste trecho, não há, até ao século XVI, qualquer outro documento que fale das taracenas de Vila Nova; e, como já tivémos oportunidade de observar, toda a acção de Afonso Giraldes e toda a actividade das taracenas, desenrola-se no Porto até, pelo menos, 1449. Para finalizar esta questão, e reforçar as minhas dúvidas quanto a este problema, note-se que o documento da fundação do mosteiro de Corpus Christi (1345), erguido junto ao local onde elas teriam existido, não lhes faz qualquer menção (GUIMARÃES, Gonçalves – *o. c.*, p. 161-162); isto pode querer dizer que as taracenas, como centro efectivo de construção naval, são posteriores.

[588] Por volta de 1502.

[589] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 194v.

[590] LEÃO, Manuel – *o. c.*. p. 6.

humas outo casas armadas sobre arquos, muito compridas: afirmase que se fizerão paralij se meterem gales em tempo do Inuerno e bem parece ser pera ese efeitu; e por que isto he muito antigo serue agora huma parte dellas para se matarem e fazerem as carnes dellrej para suas armadas"[591]. Portanto, como se pode depreender por estas impressões, volta a colocar-se aqui o problema da terminologia usada na definição destes espaços. Conforme pudémos ver anteriormente, a descrição de Francisco Dias coloca a tónica em duas das principais funções que Fernandez Izquierdo e Casado Soto atribuem às taracenas: guarda de navios frágeis e caros, como as galés, durante as invernadas, e abastecimento dos efectivos navais da Coroa[592]. Juntamente com a guarda das farinhas e a cozedura do biscoito, seriam estas as principais ocupações das taracenas vilanovenses.

A construção naval – note-se que o Licenciado nem sequer fala dela – só em época mais tardia se realizará sistematicamente na praia da ribeira de Vila Nova (sem que isso signifique que seja na taracena). Dificilmente 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 encomenda navios aos estaleiros do Douro, eles são feitos ou em Miragaia, como em 1496 (só para dar um exemplo), ou em Quebrantões, como em vários momentos entre finais do século XV e os primeiros anos do século XVI. Para o caso concreto da construção na margem esquerda, interessa-nos este último dado. Dispondo o monarca de taracenas em Vila Nova, e considerando que elas fabricariam navios, nada justificaria que ele os mandasse fazer ali, em Quebrantões, local inclusivamente algo afastado da cidado do Porto, dificultando o acesso de técnicos e de alguns materiais. Junte-se ainda o facto de, em toda a documentação que compulsei, apenas haver notícia de um caso de uma embarcação construída em Vila Nova durante todo o século XVI[593]. No exercício fiscal de 1509-1510, "recebeo o tesoureiro [da Câmara] do navio de Joham Ribeiro que se fez em Villa Nova cem reaes"[594]. Este caso é, aliás, difícil de explicar porque, conforme se pode verificar, participa-nos a construção de um barco do outro lado do rio, construção essa avençada pela Câmara, que recolhe o assento devido pela taxa de ocupação do terreno do estaleiro e não consta que alguma vez tenha

---

[591] DIAS, Francisco – *Memórias quinhentistas dum procurador del-rei no Porto...*, citado, p. 127.
[592] Ver nota 25.
[593] Consulte-se o quadro número [**colocar número do quadro – síntese da construção naval**].
[594] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 2, fl. 217.

usufruído desse direito[595]. Talvez estejamos perante uma "apropriação" ocasional deste espaço, em função de condições de marés que implicaram uma transferência pontual da construção deste particular navio para a outra margem[596].

Mesmo que o navio de João Ribeiro não tenha sido feito em Vila Nova, embora este registo indique claramente que o foi, é possível que outros tenham sido. Desde logo, pela informação atrás registada acerca das nomeações de carpinteiros privilegiados pelo monarca. Para Vila Nova, como disse, foram destacados cinco[597]. Acresce que não há, para a região do Porto, registos sistemáticos de contratos de construção naval durante o século XVI[598], o que significa que, malgrado a perda de vasta documentação, muitos navios eram encomendados verbalmente, sem exigência de qualquer escritura pública, como se admite que possa ter acontecido aqui. Depois, porque quando, em 1587, na sequência de posturas aprovadas no ano anterior, a Câmara regulamenta o trabalho dos espaços de construção naval do Porto e arredores, comunica as decisões aprovadas não apenas aos construtores navais da margem direita (fala-se em Miragaia e Massarelos) mas também aos de Vila Nova[599]. Finalmente, porque olhando para a intensa e variada produção desta ribeira durante o século XVII (vinte e quatro embarcações[600]), é improvável que essa capacidade tivesse surgido do nada. E isto é que me parece mais importante. 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 que satisfizesse os interesses dos armadores locais, isto apesar de sabermos que aquele estaleiro também aceitava pedidos da armação mercante. Todavia, a sobrecarga de serviço, em mais do que uma ocasião, poderá ter acelerado a redistribuição dos espaços construtivos e a organização de outros novos. As praias de Vila Nova, onde vinham ter alguns dos principais caminhos

---

[595] Inclusivamente, metade deste dinheiro foi entregue à confraria de S. Pedro de Miragaia que, como veremos, recebia metade dos assentos dos navios que se faziam na areia de Miragaia. Ou houve engano do escrivão ou será preciso encontrar outra explicação, por exemplo, uma eventual sobrecarga dos estaleiros da margem direita e distribuição de serviço pelos estaleiros ou espaços disponíveis, o que parece pouco provável.

[596] Sobre este assunto – e caso concreto de Vila do Conde/Azurara ver POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde...*, citado, p. 294-297.

[597] A saber: Diogo Afonso, morador ao ribeiro da taracena; Fernão Vaz da Prevenda; João Fernandes do Ribeiro; Aparício Eanes; João Pires; Afonso Luís. Pode também dar-se o caso, muito provável, de estes artífices estarem nomeados em Vila Nova (onde seriam privilegiados) e trabalharem no Porto, como é indiciado no caso do preenchimento de um lugar que vagou, de um destes carpinteiros, por um oficial de S. João da Foz.

[598] Só encontrei um, que tratarei adiante mais em detalhe.

[599] Adiante compreenderemos que esta expressão pode significar trabalho ocasional.

[600] LEÃO, Manuel – *o. c.*, p. 25-26.

vindos das zonas madeireiras da Feira, foram as principais eleitas para cumprir essa função.

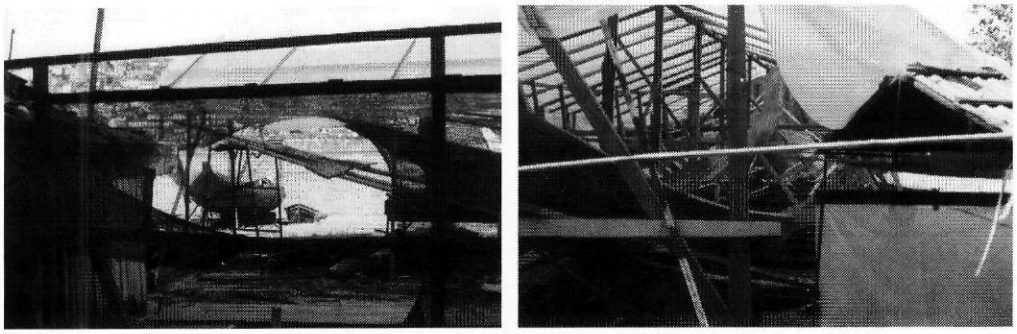


Foto 23 – Actuais estaleiros da Cruz, em Vila Nova de Gaia

8. Estaleiros de Quebrantões

Continuemos pela margem esquerda e façamos uma breve incursão ao estaleiro de Quebrantões. Localizado no sopé do monte do mesmo nome, junto ao Douro, a montante da ermida de S. Nicolau, terá sido o mais antigo estaleiro deste lado do rio[601]. Não abundam as notícias sobre o seu labor. As poucas que existem são porém valiosas. Mostram-nos um estaleiro em plena actividade nos primeiros anos do século XVI, utilizado pelo rei para construir alguns dos seus navios e apto a fabricar naus da *carreira da Índia*, ou seja, os modelos mais evoluídos de então. Confirmam outrossim o que afirmei acima acerca da fraca probabilidade de os estaleiros de Vila Nova terem trabalhado em pleno na construção de navios durante este século pois revelam a preferência por aquele espaço, havendo mesmo despesas efectuadas com o deslocamento das madeiras de Vila Nova para Quebrantões. Trata-se de uma carta de quitação datada de 21 de Julho de 1523 mas referente ainda ao reinado de D. Manuel I. Nela regista-se ter-se tirado "conta a Gomez Paiz, cavaleiro de nosa casaa e da ordem de Cristos e cydadam ẽ nosa cydade do Porto, do dinheiro que reçebeo pera fazimento das duas naos que por bem do comtrato, que em a nosa Fazenda fez Diogo de Bastamente [*sic*] e Maria Allvarez 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

---

[601] 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.

das madeiras e tavoados, que se levaram de Vila Novaa a Quebramtoes omde se fizeram as ditas naos[602]. Dos quaes 1 023:000 rs. nos deu boa comta [...]"[603]. Alguns aspectos a reter nesta carta: primeiramente, esta encomenda vem na sequência de outras feitas à cidade[604], enquadrando-se num período de afã construtivo de barcos motivado pela enorme procura da *carreira da Índia* e pela eventual dificuldade de a Ribeira das Naus de Lisboa dar resposta a essa procura. Na verdade, Diogo de Bustamante, o contratador que negoceia a construção dos navios para a armada do rei, é figura conhecida na cidade: escudeiro do rei, vive desde finais do século XV em casas-torre da Câmara junto ao rio de Vila, próximo da Ribeira[605], o último paço residencial a ser erguido no burgo, por cuja posse mantém um diferendo com a edilidade em 1508, resolvido amigavelmente, até porque, nesse ano, desempenha funções no município, calhando-lhe tratar do delicado problema do abastecimento de carne[606]; 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, na altura em que terá mudado para o Porto, sendo designado como "criado do arcebispo Dom Johão Galvam"; encontra-se ligado à construção naval pelo menos desde 1511, altura em que se diz ser "mestre de fazer naus das taracenas do Porto"[607]. Interessa

---

[602] Esta informação sobre o transporte das madeiras pode indiciar que teria havido intenção de fabricar os navios em Vila Nova. Ou, como já vimos na primeira parte deste trabalho, a margem de Vila Nova ser abastecedora natural de madeiras.

[603] FREIRE, Anselmo Bramcamp – *Cartas de quitação del Rei D. Manuel*, in "Archivo Histórico Portuguez, 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.

[604] TT – *Chancelaria de D. Manuel*, liv. 5, fl. 18. Tratarei este documento quando falar do estaleiro de Miragaia.

[605] 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.

[606] AHMP – *Vereações*, liv. 9, fls. 19v, 33v, 52, 53.

[607] Sobre Diogo de Bustamante ver FERRÃO, José Afonso – *o. c.*, p. 60 e 155. Trata-se do caso típico de um "homem de mão" acostado a poderoso senhor, a quem presta serviços que normalmente implicam a transposição da linha da legalidade, conhecendo os riscos que corre mas seguro da solidariedade do seu protector. Bustamante terá estado implicado num caso ocorrido em Coimbra que envolveu outros homens 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. Luís Miguel Duarte, na obra citada na nota 28, acompanha o percurso de um dos bandos mais famosos do Entre Douro e Minho, deixando importantes considerações sobre o assunto. Assinale-se, por fim, que, ao contrário de muitos congéneres, Diogo de Bustamante conseguiu sobreviver à sua vida "aventureira" e ao seu "patrono", encontrando uma reforma dourada na cidade do Porto. Para

ainda anotar o custo de duas naus, 1 023 000 reais, para cuja despesa contribuiram os almoxarifados do Porto e de Ponte de Lima (de onde terá vindo a madeira para os navios?[608]), o armazenamento da madeira, possivelmente, nas taracenas de Vila Nova pois no futuro elas cumprirão essa função, e o seu transporte para Quebrantões, operação orçada em 15 000 reais.

8.1. O "emastreadoiro" de S. Nicolau

Perto deste estaleiro, e complementando a sua actividade bem como a dos restantes 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 Sáo Nicolao*"[609], ou seja, o caminho por onde se levaram as madeiras a Quebrantões, onde existia um cais (hoje destruído)[610]. A abundância de águas no local – afamadas e objecto de comercialização pelos aguadeiros de Gaia e do Porto até aos primeiros anos do século XX – tornaram-no bastante procurado pelos navios que aí se abrigavam e faziam aguada. Além disso, como se disse, pressente-se uma certa complementaridade entre os estaleiros de Quebrantões propriamente ditos e este centro portuário pois, de acordo com algumas notícias, aí se procedia ao aparelhamento dos mastros das embarcações, operação que levou à montagem de um guindaste. Em 1553, regista-se a contestação do povo de Gaia e do Porto à ocupação pelo Mosteiro da Serra do chão onde estava a ermida de S. Nicolau, obrigando à transferência desta para junto do Douro. Temia-se (ou usava-se esse

---

terminar esta pequena nota biográfica, diga-se que a mulher de Bustamante, Maria Álvares, era também figura notada na cidade, desempenhando, a certa altura, papel de relevo no "eterno" conflito entre a Câmara e as regateiras e motivando mesmo queixas do concelho, que chegaram à corte. Na resposta do rei, ordenando-lhe que respeite as posturas da cidade, 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 ouuesse das ditas nossas rendas de Sisa E dizima o que ella nom quis ate ora fazer, nem dá por penas que lhe por jsso sam postas pelos offiçiais da cidade o que faz em fauor de nossos offiçiais ett[a]". *Corpus Codicum*, vol. IV, p. 194-195.

[608] No início do século XVI era habitual a saída de madeiras, controlada pelo almoxarifado de Ponte de Lima e transportadas em embarcações de Esposende e Fão. 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, p. 20 e seguintes. Este investigador refere, a p. 25, a saída de Lisboa, em 1515, de uma armada (que integrava navios daquelas localidades) que levava uma vila de madeira usada na edificação da fortaleza de S. João de Mamora no norte de África.

[609] GUIMARÃES, Joaquim António Gonçalves – *o. c.*, p. 168-169.

[610] Sobre este lugar ver também 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, onde se faz uma descrição detalhada do lugar e se publicam documentos que interessam à sua história.

argumento) que essa mudança viesse a causar transtornos a quem usava o rio e o caminho adjacentes. Ouçamos os argumentos dos procuradores do concelho, pois eles fornecem uma descrição detalhada desse passo, referem-se aos trabalhos aí executados e explicam, de certo modo, a sua evolução: "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 Hirmida, 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 enchurro, e descuro acodem ao lume que sempre tem a Hirmida, 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 [...].

E além disso está ali um guindastre em que se emmastream as Naus [...]"[611].

Esta polémica iria prosseguir, em reuniões da Vereação do Porto[612] e de vizinhos[613], onde continuaram a fazer-se ouvir protestos contra aquela decisão.

---

[611] TT – *Encorporação de 1912 – Mosteiro da Serra*, cod. n. 2, fls. 44 e 167, publicado, 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.

Com maior ou menor contestação, a mudança acabou por se concretizar. E, se bem que não saibamos em definitivo quais as alterações que provocou, é possível que tenha afectado de alguma forma o caminho de acesso a montante, facto que poderá ter comprometido a continuidade do funcionamento dos estaleiros de Quebrantões e conduzido ao seu desaparecimento, como parecem significar as ausências de menções na documentação, a partir dessa altura[614].

Relativamente aos engenhos de erguer e colocar mastros nos navios é provável que por aqui tivessem continuado durante algum tempo. Não sei se o desenvolvimento do estaleiro do Ouro, de que falarei adiante, com a consequente quebra de Miragaia (que também analisarei em seguida) terá acarretado uma diminuição da actividade deste espaço especializado. No entanto, essa quebra, a ter existido, será colmatada com o desenvolvimento, nos séculos XVII e XVIII, da construção naval em Vila Nova – além de que, pelo menos em Seiscentos ainda se fabricaram navios em Miragaia que poderiam usar os mesmos serviços. Em 15 de Setembro de 1737 ainda se falava da colocação de mastros comprados em Riba-Douro no navio de "grande calado" *Nossa Senhora do Carmo*, operação que terá decorrido nesse mesmo local[615].

9. Novamente a margem direita: os estaleiros de Miragaia

Regressemos à margem direita e centremos a nossa atenção nos estaleiros de Miragaia pois eles representam a expressão máxima da construção naval do Porto nos finais da Idade Média e início da Época Moderna.

Procurar-se-á proceder a uma breve análise das suas origens e fazer o enquadramento da actividade de acordo com o tipo de procura dominante em determinados momentos da sua existência. Assistiremos ao processo de formação de uma comunidade profissional alargada em torno dos estaleiros e à forma como a sua acção condicionou a vida desta estrutura. Registaremos indícios de saturação do espaço e as primeiras intenções de deslocamento da construção naval para

---

[612] Por exemplo em 14 de Janeiro de 1553 (ou seja, ainda antes da conclusão do inquérito citado na nota anterior), na qual se avança com a mesma informação de o lugar "ser resio da cidade e masteadoiro de naaos". AHMP – *Vereações*, liv. 19, fl. 20v.

[613] Em 20 de Janeiro de 1553 reunem os vizinhos de Santa Marinha e nomeam 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.

[614] De Quebrantões ficou apenas a referência ao cais, que subsistia no século XIX, altura em que se voltou a circular com algum desembaraço "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.

[615] ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 262, fl. 108v.

jusante, em direcção à Foz, tema que surgirá em vários momentos da exposição. Será ainda analisado o significado da implantação e da organização do estaleiro em época tão remota, através da comparação com outras realidades portuárias, nacionais e internacionais, conhecidas. No interior destas instalações, inspeccionaremos os equipamentos aí introduzidos e o seu funcionamento. Teremos, depois, ocasião de nos debater com uma questão complicada: a de tentarmos acompanhar os ritmos de produção de navios, para o que se imporá efectuar uma listagem e exame das fontes documentais existentes, após os quais observaremos a construção de alguns navios para armadores da cidade e para clientes de fora como o rei. Além disso, daremos particular atenção aos índices produtivos alcançados em alguns anos. Finalmente, confirmaremos que é, muitas vezes, a vontade do armador a definir o lugar de fabrico da embarcação, numa prática que subsistirá para além do desaparecimento desse espaço organizado que foi o estaleiro de Miragaia.

9.1. Razões da promoção dos estaleiros de Miragaia

Até meados do século XV, como vimos, esta actividade, sobretudo no que à construção de navios para o rei diz respeito, estava estabelecida e organizada no interior do recinto amuralhado, próximo da Ribeira. Por esse tempo, foi-se deslocando para a banda oeste da cidade, em resultado da evolução urbana do Porto. As taracenas e a restante logística criada em função da vida marítima requeriam muito terreno e ele começava a escassear. Por outro lado, tornava-se um incómodo manter no "centro" uma estrutura tão dilatada, espalhada por várias casas, armazéns e barracões, e pautada por um movimento intenso que perturbava os diferentes serviços por aí instalados. Nessas circunstâncias importava transferir a fábrica de navios para um local especificamente organizado para tal. E, por esse motivo, ganhavam maior importância os estaleiros do arrabalde de Miragaia. A título de exemplo comparativo e, também, pelas relações que futuramente o Porto manterá com esse espaço, refira-se que uma evolução idêntica estava em curso, no mesmo período, na generalidade dos portos hanseáticos, nos quais "todos os arsenais [...] estavam instalados fora dos muros medievais das cidades, mas muito próximos deles"[616]. Precisamente como em Miragaia, como se pode ver na foto 24[617].

---

[616] ELLMERS, Detlev – *Gli arsenali delle città anseatiche*, in *Arsenali e città nell'Occidente europeo...*, citado, p. 200.

[617] Apesar de se tratar de uma fotografia de finais do século XIX, altura em que o casario do burgo já era contínuo.

Os primeiros navios aqui produzidos terão sido feitos para satisfazer a procura das gentes ligadas às fainas fluvial e marítima que o habitavam desde muito cedo. Posteriormente, os estaleiros serão redimensionados: primeiro, para responder às necessidades de uma comunidade de gentes do mar próspera, transformada na maior do Porto; logo após, para fornecer navios à armada real; finalmente, já com o século XVI bem adiantado, a consolidação de novos rumos comerciais da cidade reflecte-se num novo impulso na fábrica de navios, que será, pelo menos em parte, ainda aqui satisfeito. Acrescente-se o interesse que estes mesmos estaleiros despertavam entre os armadores das localidades portuárias da vizinhança, com destaque para os de Matosinhos e Leça por si mesmo ou em associação com investidores do Porto, que a eles recorriam desde a sua fundação.

Vejamos, em linhas gerais, a evolução da procura de embarcações na cidade. Como seria de esperar, ela dependeu de muitos factores e obedeceu a ritmos de intensidade diferente conforme as conjunturas a que todos os agentes nela interessados estiveram sujeitos. Variou. Expandiu-se quando os negócios dos mercadores progrediram, estagnou quando eles se retraíram e adaptou-se conforme as opções perfilhadas.

Não será esta a única vez que insistirei no facto de as impressões seguintes provirem da observação geral do movimento comercial do Porto nestes séculos. Faltam-nos dados sobre a construção naval razoavelmente sólidos para podermos traçar linhas evolutivas. Por exemplo, a raridade de informes sobre a tonelagem dos barcos, não nos permite perceber se os oito navios que estiveram nos estaleiros de Miragaia em construção ou em manutenção entre 1509-1510 (período que parece ser de recuo da prosperidade mercantil) eram embarcações aptas para o tráfico internacional ou apenas pequenos barcos empregados nas rotas de cabotagem, predominantemente no reino[618], fruto de uma eventual reconversão da frota e do estreitamento dos horizontes comerciais dos seus armadores.

Sem possibilidade de acompanharmos os ritmos de produção podemos, no entanto, descobrir os seus contornos genéricos, tendo em atenção o facto de, como foi dito, a procura ser variável, correlativa de conjunturas que determinam as quantidades e os modelos de navios encomendados.

Como principais linhas de força, assinale-se a forte solicitação registada durante o século XV, com origem principalmente na própria cidade, cujos armadores, em pleno período de consolidação de negócios, estimularam a construção de barcos; um período de alguma indefinição (e possível estagnação) correspondente às primeiras

---

[618] Ou, quando muito, estendendo-se a outras regiões costeiras da Península Ibérica.

décadas do século XVI, altura em que os estaleiros compensaram as eventuais quebras sentidas localmente com as encomendas régias; e uma retoma em meados deste século, com a recuperação da iniciativa local, envolvida em renovados empreendimentos no Atlântico que determinaram a existência de novas embarcações.

Até finais de Quinhentos, já com o essencial 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 ao que ocorreu no início da centúria), sendo o maior esforço construtivo dedicado ao fornecimento da armada real, com um pico de actividade a acontecer já na centúria seguinte, entre 1630-1635, altura em que já estamos mais bem servidos de informes documentais[619].

Em Miragaia constatamos a utilização inteligente de um local naturalmente dotado para esta actividade, especialmente graças à extensa praia fluvial existente, seccionada pelos dois braços do Rio Frio que aí desaguava, e capacitada para acolher os diferentes equipamentos indispensáveis à construção de navios e ao seu aparelhamento[620].

A presença deste espaço de construção representava um atractivo nesta zona. O terreno livre do arrabalde foi rapidamente preenchido. Acompanhando os mareantes, deslocaram-se para aí profissionais interessados na construção naval: carpinteiros, calafates e cordoeiros, agrupados numa confraria (de S. Pedro de Miragaia), principais responsáveis pela transformação do lugar num imenso estaleiro[621].

---

[619] Para esta última informação SILVA, Francisco Ribeiro da – *O Porto e o seu termo...*, citado, vol. I, p. 213. Advirta-se para o facto de esta panorâmica geral valer para todos os estaleiros da cidade e não exclusivamente para Miragaia. Os navios construídos entre 1630 e 1635 cresceram praticamente na sua totalidade, nos estaleiros do Ouro.

[620] As insuficiências tecnológicas levavam a que, na generalidade dos centros portuários, nesta altura, a construção de navios se realizasse sobre as areias das praias fluviais ou marítimas onde ela era possível. Voltarei a este assunto.

[621] O arrabalde encheu-se de habitações e a sua população aumentou de tal forma, que em 1533 foi necessário retomar o intitulado "regimento de Miragaia", aprovado em 1491, quando eram evidentes os indícios de desenvolvimento. Acima de tudo, procurava-se evitar que a construção de casas continuasse a ser feita de forma anárquica, "amontoando-se" as habitações, pois os costumes de então (por exemplo, dar "lume per janella ou porta em tiçam") e os materiais vulgarmente usados nos edifícios ("e visto as suas casas serem todas de tavoado e madeira muito velhas"), poderem causar incêndios a que ninguém conseguiria acudir; neste sentido, nomeavam-se "procuradores e vedores e olhadores das dictas casas", várias pessoas de Miragaia a quem os vizinhos "obedeçam [...] e lhes abram suas portas livremente e lhes leixem hir veer e prover suas casas". AHMP – *Vereações*, liv. 11, fls. 145-145v

Na Calçada da Esperança funcionava a cordoaria[622], ao pé do estaleiro, dirigindo o essencial do seu labor para a produção de cordoalha para os navios.

Já observámos que a área da Porta Nova, dentro e fora dela, começava a ser tomada pelos tanoeiros. Esta arte, intimamente ligada à vida marítima e mercantil, conhece assinalável desenvolvimento entre os séculos XV e XVI, coincidindo com o aumento da importância do trato de vinhos no comércio do Porto[623]. Um pouco por toda a zona ribeirinha (mas com particular incidência em Miragaia e, como disse, perto da Porta Nova) surgem oficinas de tanoeiros laborando em contínuo para satisfazer a procura de recipientes. Entre as madeiras a curar para as embarcações e os assentos de aduela, praticamente 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.

O caso foi levado à Vereação em 9 de Junho daquele ano. A leitura da acta revela-nos o incremento da construção de barcos, parte da superfície ocupada por ela, a animação em torno dos navios, a construção de estruturas de desembarque e a importância da tanoaria como actividade complementar. Mais ainda. Por detrás desta tentativa de ordenamento poderá estar a génese de um processo de transferência da construção naval para outra zona, 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 propriamente de construção de navios: "E asy foy dado conta a elles cidadaos que ora se fezera a Porta Nova hũa defesa de fora da porta pera ho rio pera se poderem desembarquar as mercadorias [...] que as pesoas da cidade traziam pera suas casas que ate'gora estava todo tão acupado com madeiras de navios que se ali fazem e asi doutros que nom podia nehũa pesoa descarregar". Consequentemente, 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

---

[622] Chamada *Cordoaria de Baixo* ou *Cordoaria Velha* (esta última expressão apenas nas derradeiras décadas do século XVI) quando o trabalho dos cordoeiros passou a realizar-se maioritariamente no Campo do Olival. Voltarei a este assunto.

[623] A. Cabantous faz corresponder a "especialização" de determinado porto ao tipo de recipientes predominantemente produzidos; quando se trata de um ancoradouro voltado especialmente para a exportação de vinhos, os tanoeiros fazem pipas; quando domina a pesca, fazem, por exemplo, barricas para o peixe. CABANTOUS, Alain – *Dix mille marins face à l'oceán*. Paris: Edições Publisud, 1991, p. 105.

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 fose logo apregoado que daqui por diante nehum fose 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 dicto risio ate a dicta parte que vem da Fonte do Touro"[624]. O problema, porém, ainda subsistia em 1625[625].

No fundo, assistimos aqui à implementação de processos conhecidos em variados núcleos portuários da Península Ibérica durante os séculos XVI e XVII: por um lado, a valorização dos arrabaldes através de um devir mercantil que já não tinha como prosperar dentro dos estreitos limites de velhas cidades amuralhadas[626]; por outro lado, a distribuição funcional dos espaços, com a preocupação em deslocar para os arrabaldes (como Miragaia) actividades consideradas perigosas que se pretendia retirar do interior da cidade, por exemplo, as que envolviam fogo como a tanoaria ou a construção naval[627]. Mais tarde, a envolvente urbana acentua-se e a própria construção de barcos no local de sempre começa a ser encarada como um obstáculo ao acrescido movimento citadino, que importa remover.

---

[624] AHMP – *Vereações*, liv. 16, fls. 51v-52. O pregão foi lançado no dia 16 desse mês, "a Porta Nova da bamda de fora [e] de demtro". Idem, fl. 53. Creio que é possível encontrar nesta deliberação a origem dos célebres arcos (um dos sinónimos que se pode atribuir à palavra "padrão") de Miragaia.

[625] Nesse ano, a questão voltou a ser discutida: " [...] 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 unidades sem sua prévia licença". SILVA, Francisco Ribeiro da – *o. c.*, p. 214. Ou seja, esta deliberação é aprovada porque havia alternativas para a construção de navios continuar a ser feita (noutro local, é certo) sem problemas de maior.

[626] 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. Mais uma vez se remete para a consulta da gravura do Porto publicada por Pedro Teixeira em 1634, onde é bem nítida esta expansão dos espaços de ancoragem na cidade.

[627] Ao mesmo tempo que se procurava aliviar a pressão demográfica sentida no no interior dos muros. Sobre este assunto, a partir do caso de Bilbau, ver MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Sergio – *Bilbao nacimiento de un emporio*, in "Litoral Atlántico", 3 (*Villas al mar*), Cantábria (Nóia): Asociación Tajamar, 2001, p. 77.

9.2. Organização dos estaleiros de Miragaia: estruturas e serviços

Todas as referências anteriores, bem como outras de que entretanto darei conta, são relevantes para o tema que presentemente se analisa. Evidenciam o funcionamento contínuo de um estaleiro, num dado local – Miragaia – desde meados do século XV senão antes, facto que, forçosamente, deve ser relacionado com o incremento da construção naval na cidade.

Embora a tónica seja colocada nas redondezas da Porta Nova[628], sabemos por outras fontes que a construção e reparação de navios chegava a estender-se por grande parte do areal, pelo menos da Porta Nova à Fonte da Colher, mais ou menos a meio da praia (fonte ainda existente, localizada defronte ao actual edifício da Alfândega, adiante da sua porta principal), com intensidade variável segundo os picos de produção, mobilizando recursos humanos e materiais de certa dimensão para o tempo.

Olhando para o que se passava noutros centros, portugueses e ibéricos, e mesmo em alguns do espaço mediterrânico, penso que este facto deve ser devidamente realçado, porque ele encerra uma realidade portuária de alguma modernidade. Apesar de os últimos dados documentais tratados datarem de 1548 (aliás, em grande medida já suscitados pela construção naval que aí se realizava há mais de meio século), já sabemos que, pelo menos, desde o século XV, está em curso o ordenamento do porto da cidade, com a separação do lugar de carga e descarga dos navios daquele que passa a estar reservado, senão em exclusivo pelo menos predominantemente, à construção de navios. Em Lisboa, como em Ragusa[629], apenas nos primeiros anos do século XVI é que existe um estaleiro devidamente estruturado e, como já fui avançando (e reforçarei adiante), no caso lisboeta, graças a um contributo de peso fornecido por técnicos portuenses.

---

[628] Sítio mais povoado, onde o trânsito para dentro e fora da cidade era mais intenso e mais sensível a entraves.

[629] Antonio di Vittorio descreve um processo semelhante de implantação da construção naval nesta república, "que culmina em 1525 com a transferência de taracenas, antes integradas no porto, para a cidade de Gruz, onde ocupariam uma área de 500-600 metros e onde se construirão embarcações muito apreciadas em todo o Mediterrâneo pela segurança que oferecem"; "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. Por seu turno, Luciana Gatti considera que em Génova, na Idade Média, "o *Arsenale* era uma 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.

A evolução de Lisboa[630] 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; os lugares mais frequentemente destinados a essa função, indubitavelmente, condicionariam a estrutura e utilização dos pequenos portos daqueles tempos"[631]. Acrescentemos que, em sentido inverso, o desenvolvimento das estruturas comerciais atrapalharia a organização dos pontos de construção naval.

Testemunhos da consolidação dos estaleiros de Miragaia são os equipamentos que patenteia, referenciados nas fontes. Entre estes, destacam-se a *fossa* e o *monte*.

A primeira é documentada no ano de 1432. Deveria tratar-se de uma estrutura fixa, relativamente complexa, para a qual foi erguido um muro a expensas da Câmara. A empreitada da parede foi ordenada em 12 de Abril, altura em que o rio Douro ainda traria água suficiente para tornar eficaz a utilização da fossa que, nessa altura, tinha recebido dois navios: " [...] foy acordado que se fezesse 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 queserem hi poer algũa naao ou navyo que se avenha com a cidade e lhe de algũa"[632]. Em 19 desse mês entrou no estaleiro outra embarcação, mas não se especifica que tenha utilizado esta fossa: tratava-se do navio de João de Ponte que regressava à cidade vitorioso do combate que travara com o temível corsário Gonçalo Correia. Em compensação, a cidade apenas lhe cobrou uma taxa pela reparação do barco[633].

O teor das informações atrás registadas deixa entender que a fossa serviria fundamentalmente na reparação de navios. Os cuidados que se colocam nela, com a construção da parede e a definição de lugares para os navios se postarem, parecem dar a entender que se pretendia transformá-la em estrutura fixa. Que, certamente, teria também alguma utilidade na construção. Por outro lado, ao insistir-se na tónica da reparação e no modo como era licenciada a entrada dos navios na fossa para obras de beneficiação, seria tentador pensar na existência de uma doca seca no areal de Miragaia, próximo dos muros da cidade. Mas é praticamente certo

---

[630] Exaustivamente acompanhada por Leonor Freire Costa no trabalho que tenho vindo a citar.

[631] Considerando, portanto, que eles ainda não estavam apartados do porto comercial; CASADO SOTO, José Luis – *Astilleros y arsenales...*, citado, p. 239.

[632] MACHADO, João; DUARTE, Luís Miguel – *"Vereaçoens" (1431-1432). Livro 1.* Porto: Arquivo Histórico/Câmara Municipal, 1985, p. 100.

[633] "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 deligente 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.

que podemos falar de uma *doca de marés*: a fossa aproveitaria o sistema de marés do Douro, já nosso conhecido, para a entrada dos navios em estaleiro na preia-mar. Ela seria essencial para permitir a criação de uma zona de entrada do barco como durante muito tempo funcionou uma em La Rochelle que, com uma diferença de marés de vários metros, permitia a construção/reparação, em fossa, da totalidade do navio[634]. O que se trata de mais um elemento a realçar na organização portuária e oferta de serviços à navegação no Porto tardo-medievo pois não se encontram notícias de que alguma estrutura do género tenha sido concretizada no panorama portuário ocidental.

A fossa, de que voltarei a falar, nunca mais torna a ser mencionada na documentação. Quando precisavam de ser reparados – e precisavam assiduamente dado o desgaste a que estavam sujeitos – os navios entravam no estaleiro partilhando as estruturas e serviços disponíveis com os que aí estavam a construir.

Para a construção de embarcações existiam elementos integrados no estaleiro, podendo haver trabalhos adicionais de preparação do terreno sempre que o movimento fosse mais intenso (como certamente aconteceria em certas alturas do ano, ocorrendo a construção de barcos em simultâneo com, por exemplo, a chegada dos navios da Flandres), proporcionando-se espaços de acolhimento para outras unidades com a abertura de novas covas e a instalação de planos de querenagem. Estes trabalhos seriam orientados pelos oficiais aí estantes, conforme as suas conveniências, notando-se que isso era feito sempre no limite do areal, a uma distância de segurança do rio, e, quando possível, junto de fontes e regatos. A finalizar esta breve nota acerca da fossa dos navios refira-se que o problema deixou de existir – bem como a fossa, se ainda estivesse a uso – com a construção do baluarte defensivo de S. Filipe, erguido em 1589, precisamente no areal, nas proximidades da Porta Nova[635]. Com esta obra, a construção naval passou a desenvolver-se para além da Fonte do Touro (que anteriormente representava – ou, pelo menos os responsáveis pretendiam que assim fosse – o limite oeste dos estaleiros), no areal, podendo, em certos casos, ter chegado a fazer-se episodicamente em qualquer lugar do areal até Monchique. Diga-se também que junto daquela fonte, se documenta, ainda em 1548, uma "barreira", que poderá ser entendida como dique ou estacada, talvez para auxílio da construção[636].

---

[634] Agradeço a António Sousa, proprietário dos estaleiros da Cruz esta informação e esclarecimento sobre estas matérias.

[635] AHMP – *Livro do cofre das fortificações*. Contém despesas com a obra da torre, transporte de materiais, gastos com salários dos trabalhadores, etc.

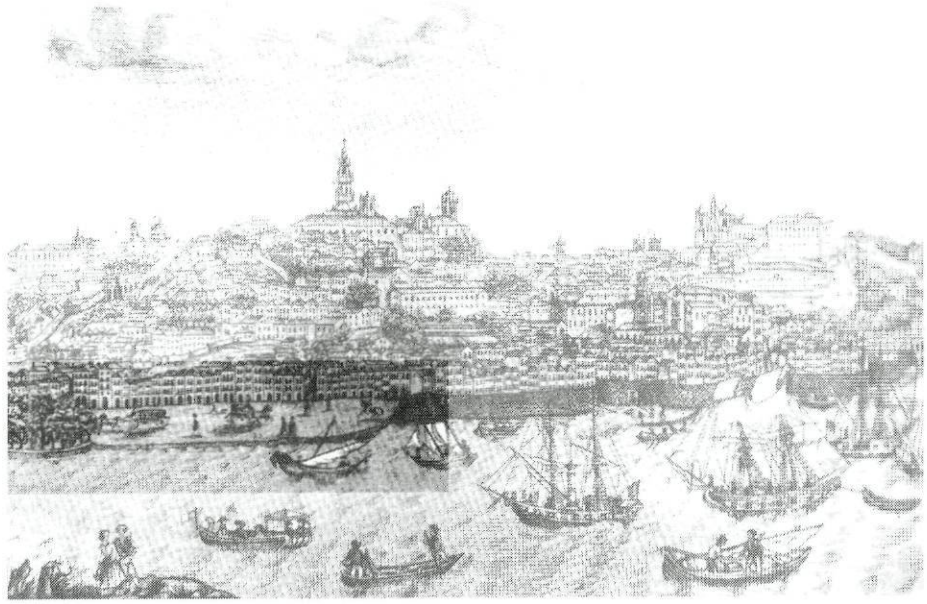
[636] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 3, fl. 32v.



Foto 24 – Praia de Miragaia junto ao fortim de S. Filipe

Ainda antes de prosseguirmos com a descrição de outras técnicas exercidas neste lugar de construção, e a propósito desta foto (tirada em pleno período de alterações ribeirinhas com vista à construção da nova alfândega), detenhamo-nos um pouco num documento de 1629 revelador das alterações morfológicas que o lugar começava a sofrer e dos projectos que a Câmara aí pretendia implementar, ao que parece com apoio das gentes locais. Por outro lado, esse mesmo diploma revela algo que tenho vindo a afirmar: que a construção naval se deslocara maioritariamente para outros espaços, nomeadamente para o Ouro. Trata-se de uma sentença que opôs Gonçalo Gonçalves, armador, à Câmara, a qual lhe impedia a construção de uma caravela que o litigante pretendia fazer junto à Porta Nova e para a qual já tinha preparado o terreno e colocado as madeiras. A edilidade opunha-se a essa fábrica considerando o transtorno que ela representava para o trânsito de coches e carros (que se podem observar na gravura abaixo reproduzida) e para a actividade dos tanoeiros. Em compensação oferecia ao citado armador a "praia do rego [que entendo seja a do rio Frio ou, quando muito, a da desconhecida Fonte do Touro], mais espaçosa e menos prejudicial". Além disso, a decisão de proibir a construção desse navio devia-se ao seguinte motivo: "e neste mesmo luguar haomde ho sopllicante agora queria fazer esta fabriqua ordenava a camara mandar fazer hum caez cuja obra amdava jaa em preguam que hera pobllico luguar

e era muito nessessaria esta obra fazer nelle que havia de fiquar 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" que, ao que parece, haviam também tentado impedir esse projecto), que ele a pretendesse fazer "aquém do rego da Fonte do Touro" que era lugar tão pequeno [como aliás, a foto confirma] que, se ali se armasse navio, com ele e com a madeira que havia mister ficaria tomada toda a serventia não só de coches e carros mas também de gente, principalmente da que corria à passagem das barcas, de quinze ou vinte barcas que andavam no rio, "e particollarmente querendo ho comde d'Atouguia desembarquar alli ho não podera fazer senão por sima da madeira por não poder chegar o coche ao desembarquadouro". Finalmente, insistia-se na vantagem em 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[637]. E, como se vê na referida gravura abaixo, posteriormente concluído.



Gravura 21 – Modificações no areal de Miragaia

As covas, mencionadas repetidamente nas últimas décadas do século XVI, eram elementos fundamentais do estaleiro. Salvo alguns ajustamentos que teriam de ser feitos conforme o porte do navio a construir ou a reparar, podemos considerá-las estruturas fixas. Terei oportunidade de as descrever quando falar das técnicas de construção disponibilizadas no Porto. Diga-se que eram imprescindíveis no processo de construção do navio e no auxílio do trabalho dos carpinteiros e calafates no casco

[637] AHMP – *Sentenças*, liv. 3, fls. 248-257.

da embarcação. Por cima delas instalava-se a chamada *malha reticulada*, espécie de estrados abertos, também designados planos de querenagem, estendendo-se até à água, em cima dos quais o navio ia crescendo e assentava até chegar a altura de ser lançado à agua, deslizando sobre eles; por esse motivo também se chamavam rampas de botadura.

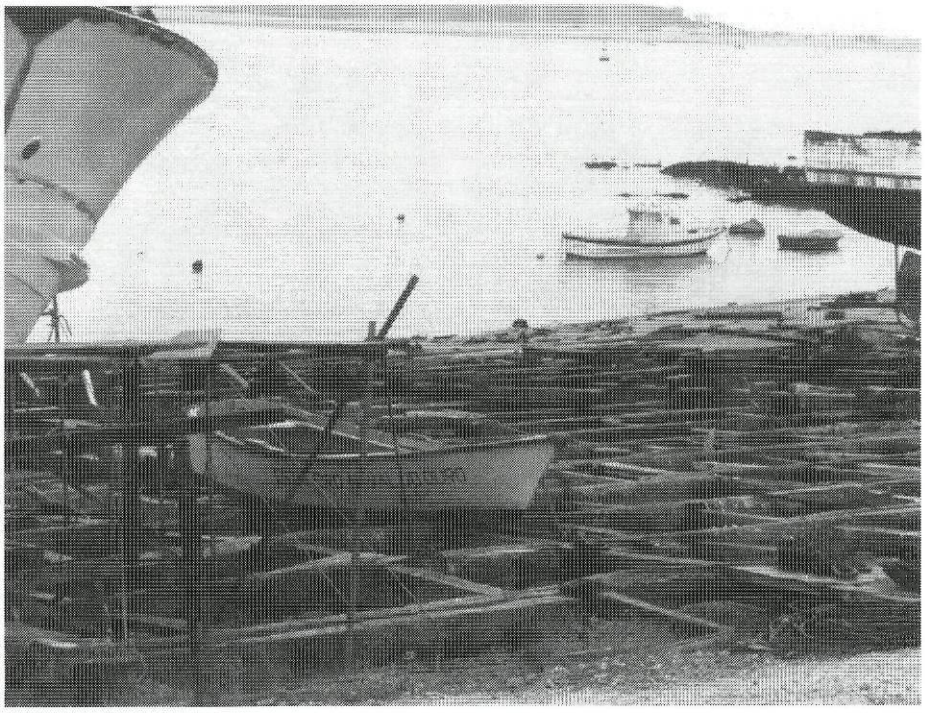


Foto 25 – Planos de querenagem nos actuais estaleiros do Ouro

A acumulação de referências às covas no final da centúria de Quinhentos explicar-se-á, não tanto por uma possível expansão da construção naval, mais por uma dispersão da mesma e pela ocorrência de encomendas provenientes do poder central. Analisarei esta questão oportunamente. No estaleiro, como disse, havia-as de forma permanente e, portanto, não se justificava falar delas. Isso apenas acontece quando a construção naval extravasa os limites antes definidos para o do estaleiro de Miragaia (recorde-se: entre a Porta Nova e a desconhecida Fonte do Touro) e se faz um pouco por todo o lado onde era possível. Perceberemos já de seguida que as notícias sobre as covas dos navios em Miragaia deverão ter outro significado.

Quando os interessados no fabrico de navios, motivados por uma eventual falta de espaço provocada pelo acréscimo da actividade, ou por simples comodidade ou acordo com os carpinteiros, passam a utilizar os pontos favoráveis da orla ribeirinha, aplicam as mesmas técnicas de preparação do terreno entre as quais se destacava a abertura de covas, a qual abertura, diga-se, podia ser também feita durante ou depois da construção para fins específicos como por exemplo para o calafeto da

embarcação. Nessa altura, não faltarão motivos para se falar delas. A ocupação de um determinado local apropriado, feita de modo ocasional, era permitida; contudo, esperava-se que depois de concluída a empreitada, os donos dos barcos e os mestres construtores providenciassem para que o terreno ficasse conforme o haviam encontrado. O que, pelos vistos, raramente acontecia.

Depois de deitada à água a embarcação, as covas por lá ficavam. Esta prática da construção episódica, conhecida do Mediterrâneo ao Norte da Europa[638], foi combatida, sem grande sucesso, pela Câmara que, em 1586 aprovou um acórdão segundo o qual "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"[639]. No ano seguinte, era obrigada a repetir a ameaça[640].

Não sei explicar porque motivos em concreto se aprovam estas determinações. O mais certo é haver vários e a maior parte deles motivados por questões de ordenamento do espaço. Porque as covas eram feitas em lugar tal que pudesse afectar o trânsito, as deslocações para a praia e acesso ao rio, e vice-versa? Porque, tão cedo, não voltariam a ser utilizadas? Talvez porque cada cova, diz a experiência dos carinteiros do estaleiro da Cruz, era aberta para um trabalho específico e não voltando a ser utilizada? Porque, como em Vila do Conde, depois de feitos os navios, os espaços eram recuperados para outras funções públicas que pudessem ter comportado ou se projectavam[641]? Por questões de segurança da zona ribeirinha? Aquilo que parece ser certo é que, com este comportamento, porventura desordenado, se estariam a deformar/deteriorar estas zonas com prejuízo para futuras utilizações.

Há ainda outra questão da maior relevância, que deve ser equacionada. Note-se que no grupo das zonas onde se pretende disciplinar esta prática está incluído o areal de Miragaia. Juntamente com a notícia sobre as tentativas de afastamento da construção da praia junto à Porta Nova em 1548, isto deve significar que, no último quartel da centúria, este espaço, até então praticamente o único estaleiro organizado da cidade, serviria agora essa função apenas secundariamente, numa

---

[638] Ver, por exemplo 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 desta forma.

[639] AHMP – *Acórdãos ou posturas*, liv. 3, fl. 128.

[640] AHMP – *Açórdãos ou posturas*, liv. 1, fl. 43v.

[641] POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde...*, citado, vol. I, p. 296. Note-se a semelhança da postura vilacondense, de 1550: " [...] quallquer pessoa que fiser naos barcos navyos 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 concelho e catyvos".

altura em que já se evidenciava o estaleiro do Ouro, em Sobreiras; além disso, a principal alternativa a este, talvez, em parte, pela disponibilidade de madeiras, será o espaço de construção de Vila Nova, francamente activo em Seiscentos.

Portanto, os indícios que sustentam este raciocínio são, como se vê, muito fortes e deverão ser complementados com as notícias da procura dos novos estaleiros por contratadores encarregados da construção de galeões para a Coroa. Ainda assim, as referências ao fabrico de navios em Miragaia prolongam-se, como confirmaremos, para além do século XVII.

Continuemos por mais algum tempo por aqui. Em 1448, revela-se a existência do monte e da sua serventia. No dia 9 de Outubro, os vereadores "sendo asy Juntos derom lecença aos senhorios do naujo de Rogo [...] que jha possesem no monte em mjragay com tanto que pagasse o que for Justo segundo as outras"[642]. No ano de 1450, encontrava-se lá o navio de Martim Vaz. Pagou uma taxa de 200 reais[643]. Decorridos dois anos, em 1452, precisa-se um pouco mais a localização deste monte: "em Miragaia, junto aa Porta Nova", ou seja, próximo da fossa, para onde foi levado novamente o navio do citado Martim Vaz, devidamente autorizado pelo procurador da cidade.

Pôr um navio em monte era operação complicada (apesar de ser usual) e, portanto, cara. Com mais dois anos de viagens no activo, aquele barco devia estar mais desgastado ou a precisar de novos arranjos e os trabalhos devem ter sido mais intensos. Desta vez, este armador pagou 400 reais[644].

O navio era colocado em monte, como o nome indica em local elevado, neste caso em zona propícia no areal de Miragaia, especialmente quando era necessário *virar de querena*, isto é, incliná-lo "por meio de aparelhos apropriados, sucessivamente a um e outro bordo, a fim de lhe beneficiar as obras vivas"[645]. O navio era adornado e amarrado e, como hoje, sempre com o convés voltado para terra. Tratava-se, como disse, de uma prática muito utilizada nos estaleiros portugueses (como era generalizada em todo o mundo marítimo devido às especificidades da fábrica dos navios, em madeira, sujeitos a grande desgaste minorado pela constante calafetagem da estrutura) durante o período de vigência deste tipo de embarcações.

---

[642] FERREIRA, J. A. Pinto – *"Vereaçoens", anos de 1401-1449...*, citado, p. 355.

[643] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 1, fl. 20.

[644] Isto é, mais do que pagaria pela taxa de ocupação do estaleiro se quisesse construir um navio novo. AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 218v. Falarei destas taxas quando abordar o tema da propriedade dos estaleiros. Remeto também para o ponto referente às técnicas a explicação mais detalhada sobre o uso do monte e da fossa dos navios.

[645] 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.

Tornarei a falar destes instalações e dos trabalhos nelas executados quando falar das técnicas desenvolvidas pelos construtores navais da cidade.

9.3. Gestão dos estaleiros e taxas de laboração: os assentos

A aferição dos níveis de trabalho depende da quantidade e qualidade das fontes existentes. Em comparação com estaleiros analisados anteriormente, o volume de informação relativo a Miragaia é bastante mais dilatado (embora com diferenças, o mesmo sucederá, futuramente, com o Ouro). Apesar disso, e conforme já fui adiantando, as limitações documentais inviabilizam a apresentação de um mapa estatístico consistente, representativo das embarcações aqui produzidas e/ou reparadas pois acontece que o repertório documental, se bem que variado, é, neste campo, extremamente lacunar.

A fonte onde se esperaria encontrar mais averbamentos é a dos registos de contas do município, os livros chamados do *Cofre dos bens do concelho*, contendo as receitas e despesas de cada exercício fiscal. A Câmara, instituição que, como verificaremos, desempenhava papel activo na administração destes estaleiros, cobrava taxas, designadas *assentos dos navios*, dos mestres e armadores que a eles recorriam.

Não sobreviveram muitos livros, que andavam nas mãos do tesoureiro, o oficial encarregado da cobrança. Para o século XV, restam dois[646]. Quanto ao século XVI, possuímos apenas cinco (Livros 2 a 6): o Livro 2, na sua maioria relativo ao século XV, guarda somente, para a centúria seguinte, a contabilidade de 1509-1510[647]; o Livro 3 regista contas relativas aos 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 (incluíndo alguns registos dos anos financeiros de 1543 e 1544), 1555, 1558 (com assentos de navios), 1561 e 1565 (estes dois com assentos de navios); o Livro 5 conserva informações dos anos de 1568, 1569, 1571 (estes dois com assentos de navios) e 1575; finalmente, o Livro 6, com dados de 1579 e 1595.

Estes hiatos, para além da evidência que é termos apenas informes sobre vinte anos num século, podem agravar as dificuldades. A ausência de assentos de navios em

---

[646] Já tratados por GONÇALVES, Iria – *As finanças municipais do Porto na segunda metade do século XV*. Porto: Arquivo Histórico/Câmara Municipal do Porto, 1987. Por estes dois livros distribuem-se os cadernos correspondentes à gestão municipal dos anos 1450-51, 1461-62, 1462-63 (este truncado, contendo apenas as receitas), 1474-75, 1482-83, 1485-86, 1491-92, 1493-94, 1496-97. Para o estudo do mundo naval portuense é preciso consultar a fonte, pois os dados sobre os navios não estão detalhados neste excelente trabalho que, aliás, não tinha como objectivo essa análise.

[647] 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.

certos anos (apenas há assentos em nove anos destes vinte de contabilidade organizada), se bem que possa ser entendida como inexistência de embarcações a fazer ou a consertar, nem sempre deve ser interpretada dessa forma. Ocorrendo um 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 (que muitas vezes, como é sabido, tinha de mexer com dinheiros pessoais para equilibrar contas urgentes) só ser entregue em posteriores exercícios financeiros[648].

Outra entidade que interferia na gestão dos estaleiros de Miragaia era a confraria dos mareantes de S. Pedro, a favor de quem revertia metade do rendimento dos assentos dos navios. Infelizmente, para este assunto, os seus papéis não nos servem de nada. Se havia registos de cobrança detalhados[649], eles não chegaram até nós. O dinheiro apurado, que ficava em poder do provedor, entrava no balanço final da administração confraternal[650], sem qualquer especificação quanto à sua proveniência. A única excepção a esta regra ocorre em 1536, quando se registou que os assentos renderam nesse ano 1 340 reais[651], curiosamente um dos anos não cobertos pelos registos municipais.

Relativamente aos protocolos notariais, os resultados também não são melhores. Se à partida se esperasse descobrir uma série de contratos de construção de barcos, essas expectativas sairiam goradas. Para todo o século XVI, eles são globalmente inexistentes. Apenas encontrei um[652]. Como já foi dito na apreciação dos estaleiros de Vila Nova, essa escassez deve-se, fundamentalmente, ao facto de grande parte (porventura a maior parte) dos acordos serem combinados verbalmente, sem

---

[648] Por exemplo, AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, fls. 304v-305, algumas verbas de navios, que estavam por cobrar. Idem, liv. 4, fls. 72v-73 (anos de 1547-1548), dinheiros (não de navios) referentes a 1544-45.

[649] Em 31 de Dezembro de 1536, diz-se numa folha de receitas que certos dinheiros "foram carregados na conta de Gonçalo Anes Boquiqua, provedor que foi dos assentos". APSPM – liv. 2, fl. 163

[650] Até ao final do século XV, esse balanço era anual, correspondendo ao mandato dos oficiais da confraria. Pelo menos a partir da segunda década do século XVI, o mandato (e a respectiva apresentação de contas) passa a ser de dois anos. 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, p. 92.

[651] APSPM – liv. 2, fl. 163.

[652] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 106, fl. 145v: contrato entre o balio de Leça com Pedro Franco, carpinteiro da Ribeira sobre o fazer de um patacho. Pode-se mesmo duvidar se este patacho teria sido feito em Miragaia quando o Ouro já era o estaleiro mais usado. Considerando a realidade de outros centros, a inexistência destes registos não deve surpreender. Em Vila do Conde, como em Lisboa, assim acontece. Sobre estes portos ver, respectivamente, POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. I, p. 293 e FREIRE, Leonor Freire Costa – *o. c.*, p. 109.

recurso ao tabelião[653]. Ainda assim, embora à custa de muito trabalho (irrealizável individualmente para cronologias posteriores ao último quartel do século XVI[654]), colhem-se algumas pistas sobre navios recém construídos ou a reparar nos estaleiros, em escrituras de outro tipo, fretamentos, procurações e testamentos, entre muitas outras, que ajudam a compor o quadro.

O mesmo tipo de problemas avulta nos livros da *redízima* do Cabido. Feitos para neles se escreverem os dinheiros provenientes da cobrança do 1% da dízima de todas as mercadorias que chegavam à alfândega do Porto por contrato celebrado entre o rei e o bispo no início do século XV, para além de serem extremamente lacunares, quase nunca disponibilizam informação sobre o destino a dar aos materiais que aparentemente são para a construção naval. Salvo excepções, só com um trabalho insano de cruzamento de dados e de deduções nem sempre seguras podemos obter alguns resultados práticos[655].

Quanto à documentação alfandegária, o panorama é desolador. Um livro, que tenho vindo a indicar, conservado 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 nos são de grande utilidade nesta matéria. O que se ganha em legislação e mandados régios, num ou noutro processo de carácter comercial, regulamentos sobre navegação, carga e descarga de mercadorias e cobrança de direitos perde-se na concretização de dados sobre construção naval. Que existiriam. No regimento de Diogo Fernandes 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 fezerem ["muitas 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"[656].

---

[653] 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.

[654] Esses vinte e cinco anos foram levantados na totalidade para este estudo.

[655] Para o âmbito cronológico deste trabalho interessam apenas os primeiros oito livros correspondentes aos anos de 1573, 1574, 1578, 1579, 1584, 1585, 1586 (apenas um pequeno caderno) e 1591. Estão no ADP – *Cabido*, livros 106 a 113. Sempre que foi evidente a relação importação de materiais/construção naval, anotou-se essa ocorrência. Ver gráficos 3 a 6.

[656] TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 69. Não há qualquer rasto desse livro.

Por fim, a documentação régia. Interessaria, acima de tudo, conhecer os registos de arqueação dos navios. Como se sabe, são documentos preciosos uma vez que, para além dos armadores e responsáveis dos navios, indicam-nos geralmente o lugar da sua construção e a tonelagem que deslocam pois trata-se de certidões passadas aos donos das embarcações para receberem o subsídio concedido pela Coroa, conforme o seu calado[657]. No entanto, o que resta destas certidões, juntamente com outras notícias que nos poderiam ser úteis, tais como as referentes às requisições de navios para o serviço do estado[658], estão "perdidos" entre essa enorme massa que é o *Corpo Cronológico* e noutros cartórios, impossíveis de tratar em profundidade num trabalho desta natureza, com prazos e prioridades bem definidos. Por esse motivo, limitei-me, sempre que surgiram, a recolher elementos sobre o Porto e os navios feitos em Miragaia em trabalhos publicados, que utilizam esses documentos.

Esta breve revisão do estado das fontes justifica-se pelo facto de os estaleiros de Miragaia terem funcionado em contínuo durante mais de um século e, portanto, poderem figurar em qualquer uma das colecções citadas. Mas, como vimos, os resultados são apenas satisfatórios em relação aos assentos dos navios, registos que terão sido criados para controlar quase em exclusivo a sua produção.

Embora precária, a documentação permite-nos:

- Conferir algumas encomendas de navios aos carpinteiros de Miragaia, exemplares das oscilações da procura – refiro-me particularmente à identificação do tipo de procura, particular ou régia – entre os séculos XV e XVI;
- Enquadrar essa mesma procura nas fases definidas na abertura desta análise dos estaleiros de Miragaia;
- Perceber algo do papel desempenhado por estes estaleiros em cada uma dessas fases.

Recordemos que as naus ocupavam posição preponderante entre a frota da cidade nos finais da Idade Média seguindo-se-lhes, à distância, as caravelas e outros navios pequenos[659]. Pelos dados disponíveis, parece evidente que a primeira grande

---

[657] 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. Curiosamente, encontrei alguns registos de arqueação de navios – urcas – estrangeiros nas actas de Vereações de que darei conta no lugar devido.

[658] Por exemplo, para a *rota do Cabo* ou para as armadas de protecção e vigilância da costa, da rota da Flandres e do Brasil.

[659] Entre o que está documentado. É natural que os navios pequenos, como as barcas de cabotagem de pequeno e médio calado, fossem muito mais numerosas do que qualquer outro tipo de embarcação.

época de produção naval se desenrolou entre o início e os últimos anos do século XV[660] durante a qual, a par da construção de navios novos, a taxa de ocupação dos estaleiros aumentou com a entrada de embarcações para reparar. Destas, já fui relatando alguns exemplos. Notemos outros casos significativos.

Em relação à fábrica de navios novos, cite-se o de Salvador Eanes, mestre e armador, morador em Miragaia. Em 1454, tinha sociedade com outros mareantes e mercadores, explorando uma nau recentemente construída e significativamente baptizada *nau Nova*, na qual andava como mestre[661]. Em 1461, a parceria comercial (possivelmente a mesma) amplia a frota, juntando à citada nau uma caravela "que se fez aa Porta Nova"[662].

Em 1489, os estaleiros concluiram a construção de uma "nau grande". Reflexo da importância dada ao aumento da tonelagem dos meios de transporte marítimos, não se sabe se era propriedade do rei, se de algum armador do Porto. Mas é possível que se tratasse de um navio do rei ou, pelo menos, de algum armador a quem ele costumasse requisitar os seus préstimos. É nessa nau, apenas nela, que D. João II autoriza a retirada de alguns couros para vender no estrangeiro, em época de restrições colocadas a esse trato[663].

Numa segunda fase, afirmam-se as encomendas régias. Passe a dificuldade em determinar a quem pertencia a anterior "nau grande", o facto é que as encomendas do rei aos construtores de Miragaia são certas e constituem-se num importante suporte da actividade dos estaleiros. Sem sabermos com que intensidade trabalha para a armada real antes de finais do século XV, é natural que Miragaia continuasse,

---

[660] Consulte-se a lista de embarcações do século XV, publicada em BARROS, Amândio Jorge Morais – *Barcos e gentes...*, citado, p. 222-223. Se entre meados do século e a década de 70 são referenciados, em média, quatro navios anualmente, a partir daí só um ou dois (apenas num caso, 1485, surgem três navios). Nos primeiros anos do século seguinte a actividade ainda se mantém a um nível suficientemente elevado, combinando solicitações de privados com a procura régia. Contudo, como já disse, não conhecemos a natureza dos pedidos, nomeadamente especificações sobre o calado dos navios, para podermos afastar a impressão geral de uma certa decadência da marinha portuense, fornecida por outra documentação que terei oportunidade de apresentar.

[661] Para estas duas informações ver, respectivamente, AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 1, fl. 67, e BARROS, Amândio Jorge Morais – *Barcos e gentes...*, citado, p. 220.

[662] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 1, fl. 67. Avanço apenas a hipótese de se tratar da mesma sociedade pois em nenhum dos casos se nomeiam os seus elementos, explicando-se apenas tratar-se dos navios de "Salvador Anes e seus parceiros".

[663] *Livro antigo de cartas e provisões...*, citado, p. 133. Falarei da tonelagem dos navios quando analisar a 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.

de certa forma, o labor das antigas taracenas, recebendo pedidos pelo menos desde meados de Quatrocentos[664].

As encomendas do rei podem ser interpretadas como um testemunho claro da modernidade dos estaleiros do Porto, não apenas no que se refere à competência técnica dos seus artífices, habilitados para construir navios evoluídos, mas também porque a sua implantação, em local próprio, apartado do bulício da zona portuária, e o facto de estarem dotados de equipamentos essenciais, tornavam as empreitadas e as entregas dos navios mais expeditas.

D. João II, já o vimos para o Porto e para Quebrantões, percebeu claramente a versatilidade dos estaleiros da cidade, capazes de construir tanto navios de pequeno calado, por exemplo caravelas, como embarcações mais volumosas, acima das 180 toneladas, essenciais para enfrentar com eficácia as novas etapas da Expansão[665]. O seu sucessor, D. Manuel, continuará a confiar encomendas de naves aos estaleiros de uma e de outra margem.

A mais mediática, aos nossos olhos, terá sido a das embarcações que primeiramente foram à Índia sob o comando de Vasco da Gama. Para os estaleiros, porém, foi mais um pedido de um dos seus melhores clientes, ao qual convinha dar rápido seguimento. De qualquer forma, esse empreendimento fica como um momento marcante na sua história, que deve ser realçado.

A expedição, como é sabido, demorou alguns anos a ser preparada. Entre a viagem de Bartolomeu Dias ao Cabo e a de Vasco da Gama à Índia passaram cerca de nove anos durante os quais houve ajustamentos diplomáticos, mudança de rei e colocação efectiva em prática do projecto[666]. Relativamente ao mesmo, de uma forma geral é desconhecida a participação do Porto, provavelmente no sector mais estratégico do mesmo: a construção dos navios. Penso que a documentação da

---

[664] Recorde-se as polémicas com Afonso de Matos e Luís Álvares de Sousa sobre a repartição de calafates no estaleiro.

[665] Aliás, D. João II teve oportunidade de verificar *in loco*, essa capacidade: enquanto esteve na cidade, entre Dezembro de 1483 e Janeiro de 1484, observou que os estaleiros estavam a terminar a encomenda de uma nau para o duque de Bragança, nau essa que o próprio monarca viria a utilizar, pouco depois, no transporte de cantaria lavrada no Porto para o calcetamento da rua Nova de Lisboa. Ver 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. Sobre o aumento da tonelagem dos navios neste reinado ver OLIVEIRA, Aurélio de – *Nos rumos da modernidade...*, citado, p. 206-209.

[666] Iniciados no reinado de D. João II, os apercebimentos sofreram atrasos com a morte do monarca, não apenas por causa da definição de novas orientações políticas, mas também pela acumulação de meios científicos úteis ao projecto, como a composição das tábuas astronómicas referentes aos anos de 1497-1500, necessárias para a navegação austral do Gama, tarefa que terá estado a cargo de Abraão Zacuto. Sobre este assunto ver 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.

cidade, no que este assunto diz respeito, contribui para esclarecer, confirmando ou desmentindo, muito daquilo que tem sido afirmado sobre a mesma. Sobretudo no que às embarcações diz respeito e à intervenção do rei que, embora possa ter assumido uma tarefa antes delineada, toma a seu cargo a direcção do projecto e, em última análise, é responsável pela sua execução.

A pequena armada, composta por três ou quatro navios, combinava embarcações novas e usadas. A *Bérrio* foi comprada a um mercador[667], a *S. Gabriel* e a *S. Rafael* eram novas. Foram, como se disse feitas no Porto[668]. Para adensar a confusão acerca do modelo dos navios utilizados[669] refira-se que as abonações documentais, valiosas para se conhecer alguns trâmites seguidos em operações deste género, repartem a classificação entre *navios* e *naus*, o que não é propriamente a mesma coisa[670].

---

[667] 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. Colhem-se nesta obra importantes indicações sobre a expedição, p. 85 e seguintes.

[668] 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...*, citado, p. 209; COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 343.

[669] Em 1996 C. A. Encarnação Gomes apresentou ao IV Simpósio de História Marítima, organizado pela 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. Em trabalho que preparei, que integrará a colectânea de estudos de homenagem ao Prof. Dr. José Marques, procurei fazer uma revisão desta matéria num artigo subordinado ao tema *O Porto e a construção dos navios de Vasco da Gama* (actas no prelo).

[670] 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, recebedor 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 Fygeyroo que tem carrego do fazimento dos navios [...]; e adiante: " [...] dozemtos novemta huum quintaes e huua arrova e quatro libras a Joham de Figeiroo feitor das naaos 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"...*, citado, vol. III, respectivamente, p. 499 e 522. 1496-97, contas da Câmara do Porto: "coregymento do Postigo de Álvaro Gonçalves da Maia [...] por boa servyntya 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.

A indefinição dos termos, apesar da maior insistência no vocábulo *nau*, impede que se tome qualquer posição definitiva sobre o modelo dos navios *S. Gabriel* e *S. Rafael*. Porém, recordemos aquilo que anteriormente foi dito acerca da construção de naus no Porto. Este era um dos centros de produção desse modelo de embarcação, conhecido e experimentado, e certamente evoluído. De tal forma que, para além destes primeiros barcos que passaram o Cabo rumo à Índia, os estaleiros de Miragaia serão chamados a construir outros[671].

A fábrica destes barcos interessava muito ao rei que, desde Lisboa, colocou no terreno uma série de agentes encarregados de diversas fases da logística da organização. "Por asy comprir muyto a noso seruiço", expressão corrente no tempo, começa a carta enviada para o Porto a João de Figueiró, encarregando-o de dirigir a construção dos barcos. Bartolomeu Dias, em Lisboa, fica responsável pelo avitualhamento final "dos navios que vam pera descobrir"[672].

Todas as cautelas que eventualmente possam ter surgido na feitura dos navios – o que é duvidoso – devem ter saído goradas com as movimentações de homens e materiais em direcção à praia fluvial as quais, de certeza, deram azo a comentários e especulações enquanto os barcos cresciam na areia de Miragaia.

Tão importante, mas menos sigiloso, foi o encargo que o mesmo monarca incumbiu aos estaleiros entre 1504 e 1506: nada mais, nada menos do que a construção de quatro naus e três caravelas. Dessa vez, a empreitada foi confiada (ou arrematada) a André Afonso, escudeiro do rei, 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 fazymento da nao Sam Joham e tres carauellas, Sam Simão, Sam Bras e o Saluador [...] que tambem por nosso mandado fez na dita cidade o anno de mil quinhentos e seis". Merecem destaque alguns dados contidos na carta de quitação. Desde logo, os nomes de duas naus, S. Gabriel e S. Rafael, retomando-se as invocações utilizadas nos navios feitos para Vasco da Gama em 1496-97. Os preços dos navios: "dous contos e seis centos e satenta e cinquo mil e oyto centos e sasenta e seis rs" para as primeiras três naus; e "dous contos e sete

---

[671] Portanto, neste aspecto concreto, adopto a posição assumida por 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, sobretudo diferindo das naus que conhemos em Quinhentos no respeitante à volumetria, sendo estas mais pequenas.

[672] Missão para a qual foi incumbido por D. João II. Sobre o desenvolvimento deste processo de preparação da frota ver OLIVEIRA, Aurélio de – *Nos caminhos do Atlântico (1400-1500)*. Braga: Edição do Autor, 1999, p. 182-189.

centos e quarenta e sete mil e quatro centos e dez rs" para a nau S. João e as três caravelas[673]. A participação do Porto e seu termo no projecto expansionista com o fornecimento de carne e biscoito às armadas, situações a que já estavam acostumados[674] e que ocorrerão regularmente a partir de então. E, finalmente, a ligação estabelecida entre os estaleiros de Lisboa e Porto nestas ocasiões, com o envio de materiais de construção dos armazéns régios para a execução da obra.

O monarca tinha todo o interesse em garantir no Porto a existência de estaleiros modernos capazes de lhe assegurarem, com eficácia, quer a construção de navios quer o apresto de embarcações afectadas ao seu serviço. A expansão rumo ao Oriente arrancara e os presídios norte-africanos continuavam a requerer linhas de abastecimento que implicavam o estabelecimento de rotas e o comprometimento dos agentes mercantis nacionais nesses projectos. Requisitar navios e prepará-los para o transporte de tropas e mercadorias continuava a ser uma função regular dos representantes régios na cidade, que encontram nos estaleiros os técnicos habilitados para a execução dos lavores exigidos nos barcos. Como sucedera ao longo do século XV[675]. A urgência no despacho destas embarcações não se compadecia com demoras na colocação de técnicos, eventualmente empenhados em projectos particulares ou municipais. Isso viria a dar azo a conflitos entre funcionários régios e camarários sobre a repartição da mão-de-obra no estaleiro, que teremos ocasião de acompanhar adiante.

As encomendas régias aos estaleiros do Porto devem ser realçadas. Significam o reconhecimento da existência de uma estrutura evoluída e de técnicos competentes que, aliás, não tardarão a ser transferidos para Lisboa. Além disso, amplia, de forma evidente, a laboração dos mesmos. Voltarão a fazer-se sentir noutro contexto, cronologicamente mais adiantado, desta vez ligado à produção de galeões, prosseguindo durante o período filipino, tal como afirmarei adiante.

Falei atrás de navios evoluídos. De naus, principalmente. Este modelo, resultante de um longo processo de aperfeiçoamento, é sabido que viria a tornar-se, no século XVI, o mais prestigiado da marinha portuguesa, em particular no âmbito da carreira

---

[673] Mais uma "villa de madeira" que interpreto como sendo madeira aparelhada para a construção de casas num determinado lugar, porventura no norte de África (pois isso aconteceu mais do que uma vez neste período), sendo a madeira enviada nos barcos referidos. Para estas informações ver TT – *Chancelaria de D. Manuel*, liv. 5, fl. 18, publicada por VITERBO, Sousa – *Trabalhos náuticos dos portugueses, séculos XVI e XVII*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, p. 386-388. Há mais casos documentados sobre o envio destas "vilas de madeira" em vários navios portugueses.

[674] Recorde-se o aparelhamento de armadas durante o século XV.

[675] TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 34, fl. 162v, publicado por AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das chancelarias reais...*, citado, tomo I, p. 414. Trata-se da adaptação de uma nau a determinado transporte.

da Índia e, ao que parece, de acordo com os dados aqui apresentados, perfeitamente esboçado no Porto desde finais da Idade Média.

De alguma forma motivadas pela resposta a dar às novas exigências da expansão, e em simultâneo com as encomendas régias, chegam novos pedidos de particulares. De dentro e de fora da cidade. Logo em 1501, Afonso Martins Tibão e Afonso Leitão, mercadores de Lisboa, mandam fazer no Porto uma nau com 226 toneladas. Encontrá-los-emos depois a pedir mantimentos para essa embarcação à câmara do Porto.

Em 1508, Francisco Álvares, fidalgo da casa real, contador da Ilha da Madeira, morador no Porto, contrata os serviços do estaleiro para lhe fazerem uma nau de 180 toneladas que, tal como a anterior, foi arqueada em Lisboa[676].

Entre 1509-1510, a clientela de Miragaia voltava a ser constituída essencialmente por armadores locais e dos portos das 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"[677]. Assinale-se o facto de os assentos mais avultados, os dos navios de João Anes de Leça e de João de Couros, remontarem a 150 reais. Os restantes (com excepção do pequeno navio que pagou pelo arranjo trinta reais) custaram apenas cem reais. Ora, olhando para as correspondências entre o calado dos barcos e o custo dos assentos na segunda metade do século XV, verifica-se que estas embarcações não deveriam atingir as 40 toneladas. Quanto aos que pagaram 150 reais, não ultrapassariam as 80 toneladas[678]. Guardando mais explicações para o capítulo relativo à frota, deixo simplesmente o registo deste abaixamento da sua tonelagem média.

Até aos anos trinta, os estaleiros deverão ter sentido os efeitos da relativa estagnação que a documentação, em geral, deixa entrever, isto tudo sem deixar de repetir que a falta de documentação neste período pode influenciar esta percepção[679]. De qualquer forma, a partir dessa altura, parece iniciar-se um processo de recomposição da marinha mercante do Porto, com o ritmo de construção a acelerar.

---

[676] Relativamente aos dois exemplos apontados, ver COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 31. Tornaremos a encontrar os primeiros mercadores na Câmara do Porto a requerer mantimentos para abastecer o seu navio novo.

[677] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 2, fl. 217.

[678] Ver a correspondência entre valores dos assentos e tonelagem dos navios em GONÇALVES, Iria – *As finanças...*, citado, p. 45.

[679] Até porque há algumas provas sobre a continuidade da navegação da cidade, embora direccionada para outros projectos em evidência desde o início da centúria que passam pela exploração das rotas insulares, assuntos a debater na última parte desta dissertação.

Francisco da Rua e João de Deus, mercadores da cidade, terão sido demasiado apressados, mandando fabricar, em 1533, uma nau de 550 toneladas. Mas, mal a viram concluída, o entusiasmo esmoreceu: o investimento não compensava e, por isso, trataram de a pôr à venda de imediato. Valeu-lhes o rei que, apesar de nesta altura, a conselho dos "espertos", direccionar a sua preferência para navios mais pequenos, não hesitou em comprá-la[680].

Mas os indícios de recuperação vieram a confirmar-se. E os estaleiros responderam à altura às novas exigências de navios (mas não daquele tamanho). Só no ano fiscal de 1538-1539, o tesoureiro da Câmara registou nos seus livros os assentos de 20 embarcações (nas quais se inclui uma galé e um batel, nestes casos navios ornamentais usados por personalidades importantes que passaram, na altura, pelo Porto e que convinha receber condignamente). Predominam os navios e as naus os quais, juntamente com as caravelas e as barcas (uns e outros menos visíveis), serão os modelos habitualmente aqui fabricados. Quase em exclusivo destinados a armadores da cidade, pagam assentos relativamente elevados, na ordem dos 200 a 400 reais, correspondentes a um deslocamento entre os 150 e os 200 tonéis[681]. Isto, se aceitarmos que as taxas se mantiveram em níveis estáveis. Não devemos olvidar que os valores dos assentos com que trabalhamos foram estabelecidos ainda no século XV e a correspondência entre eles e o tamanho dos navios determinada por

---

[680] Em 1537 ainda estava ao serviço do monarca; chamavam-lhe *nau do Porto, d'El Rei*. COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 140. Disse que estes mercadores foram demasiado apressados; mas podemos também pensar que foram astutos, procurando retirar benefícios financeiros com esta operação: por um lado, recebendo dinheiro do subsídio régio para navios de grande tonelagem; por outro, vendendo a nau ao rei logo que ela ficou pronta, fazendo render de imediato o investimento.

[681] O que, tendo em conta a observação sistemática efectuada na documentação, me parece excessivo, principalmente no respeitante à última cifra da tonelagem, próxima ou, mesmo, excedendo as 200 toneladas. A documentação não sustenta a hipótese de a tonelagem sistemática dos navios rondar este valor antes do período cronológico compreeendido entre 1545-1551, altura em que os registos de avarias de Antuérpia contêm navios do Porto desse volume (facto que se integra num movimento bem perceptível para o aumento da tonelagem a partir de meados do século, mas apenas nesta altura). O problema, neste caso, está em determinar concretamente se os assentos são, na totalidade, para a Câmara (pois como sabemos, eles são objecto de partilha com a confraria de Miragaia). Contudo, se nalguns casos essa partilha é claramente explicitada, noutros isso não é referido, subentende-se apenas. Quando se anota a repartição dos assentos, retira-se, como é lógico, a metade da verba apurada, o que não acontece regularmente – e não é de crer que o tesoureiro incluísse em receita da Câmara dinheiro que depois teria de retirar. Aceitando-se a partilha em todos os casos, a tonelagem da frota deveria baixar substancialmente. Outro problema; neste ano fiscal foi necessário rever as contas do exercício, havendo portanto a possibilidade de se repetirem os assentos dos navios; contudo, para além de um primeiro registo de onze embarcações (o que já de si é um número elevado), anota-se adiante "mais receita", e colocam-se as restantes nove. AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, fl. 304v. Sobre as tonelagens em Antuérpia ver POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. I, p. 372 (quadro 33). Esta mesma investigadora retomou este tema em *O Porto nas navegações ultramarinas quinhentistas*..., citado, p. 30-40, 49-50.

Iria Gonçalves, em estudo que tenho vindo a citar. As taxas agora referidas em Quinhentos poderão ter sido elevadas em razão dos novos preços quinhentistas, influenciados por conhecidos fenómenos inflaccionistas; ou então, temos taxas idênticas para volumetrias diferentes.

Até à década de sessenta, a cidade vê reposta a oferta de meios de transporte marítimo, com origem nestes estaleiros, embora a partir de finais dos anos quarenta já deva estar em curso um processo de transferência da construção para os novos estaleiros de Sobreiras (Ouro). O ritmo construtivo, se bem que nunca chegue a igualar aquelas cifras, mantém-se a um nível estável, produzindo as unidades suficientes para corresponder às solicitações decorrentes da expansão dos negócios dos mercadores. Vive-se uma das fases de maior desenvolvimento económico do burgo.

A partir daqui, avolumam-se os problemas, tornando-se cada vez mais difícil fazer a distinção entre o que pertence à fábrica de Miragaia e o que diz respeito à dos novos estaleiros.

Em 1558, documenta-se pela primeira vez (embora se tratasse de embarcação já bem conhecida) a construção de um galeão, modelo de navio que, ainda no século XVI, começará a construir a reputação dos estaleiros do Ouro, em directa ligação com as encomendas régias. De qualquer forma, e acompanhando uma tendência sentida na generalidade dos portos portugueses, predominam as formas tradicionais, a nau, o navio e a caravela.

Gostaria de ter mais respostas para esclarecer as dúvidas que subsistem acerca da evolução da arte no último quarto do século XVI. Dúvidas e indefinições que afectam não só o conhecimento da evolução da arte no caso concreto de Miragaia, mas que se estendem aos restantes estaleiros. A persistente escassez de elementos documentais (e isto apesar de passarmos a contar 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, em inquérito às receitas da Câmara, quando se fala de navios construídos em Miragaia, declara-se "nam saber ao certto a cantidade de navios que se armaram porque as vesses em hu ano levam muitos e as vesses hum soo ou nenhum"[682].

Com a pesquisa documental e as leituras efectuadas, consegui construir um quadro da actividade dos diversos espaços de construção, para cuja consulta tenho vindo a

---

[682] AHMP – *Tombo velho*, tomo I, fl. 137, citado por SILVA, Francisco Ribeiro da – *o. c.*, vol. I, p. 214.

remeter. Incompleto, é certo, insuficiente, sem dúvida, mas, para já, o único instrumento de trabalho deste tipo disponível. Será analisado mais detalhadamente adiante, tendo em vista a elaboração de um balanço geral da actividade do sector no Porto[683]. Mas, neste passo, interessa fazer uma primeira leitura para tentarmos perceber a evolução deste particular estaleiro até final da centúria.

Como afirmei, a partir de meados da década de trinta começam a ser repostos os efectivos de transporte marítimo, num movimento que se estenderá pelo menos até finais da década de sessenta. Estaremos, nesta altura, e por toda a década de setenta, perante o período áureo da sua laboração.

Os modelos produzidos e o nível de laboração dos diferentes estaleiros serão objecto de análise mais profunda. Diga-se, por agora, que neste período, saem do estaleiro quase exclusivamente naus e navios, embora se façam ou se reparem outros modelos tradicionais, como as caravelas e barcas, ou modernos, como os galeões. Também se fala de patachos e zavras. A partir de então, baixam os números relativos à construção. Baixa, sobretudo, o número de assentos o que, dada a ligação desta fonte com a actividade de Miragaia, deve significar a secundarização deste espaço.

Prosseguindo na análise dos tipos produzidos, nos últimos anos da centúria, embora as naus e os navios continuem a ser em maior número, aumentam as cifras relativas às caravelas e constrói-se pelo menos um patacho e uma zavra[684].

Se esquecermos todas as questões relacionadas com a falta de documentos e a perda de colecções importantes para o esclarecimento deste assunto, podemos fazer uma leitura linear destes dados finisseculares.

Primeira constatação: quebra na actividade dos estaleiros.

Segunda constatação: reconversão da frota com a introdução ou generalização de modelos como o patacho, "recuperação" de outros, como a caravela, e adopção de navios habitualmente usados pela frota galega, 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 andará muito longe dela. Mas esta requer mais do que uma simples leitura linear, feita sobre dados frágeis. Ter navios pequenos poderá ser, em qualquer altura, uma opção deliberada e

---

[683] Desse mapa geral resultaram os gráficos 3 a 6 para os quais também tenho vindo a remeter.

[684] Não se incluem nesta relação os galeões cuja fábrica, nesta altura, parece estar reservada em exclusivo aos estaleiros do Ouro.

resultar satisfatória. Até porque a utilização de navios ligeiros é capaz de compensar em certas rotas. Por exemplo, ainda nos primeiros anos do século XVI Francisco Rodrigues, piloto da carreira da Guiné e da Índia, pretende comprar para o secretário António Carneiro, capitão da ilha do Príncipe, um navio de um homem 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"[685].

Compensa em certas rotas e adequa-se à dimensão de um determinado porto, respondendo aqui a questões tão importantes como a fisionomia do espaço, profundidade das águas, obstáculos (ou inexistência deles) à navegação. Também consoante a pujança económica dos empresários de navegação e dos interessados no transporte marítimo. Diversos autores, na esteira de Jacques Bernad[686], têm aprofundado este problema de que me ocuparei quando analisar o perfil da frota da cidade.

Essa opção pode também ter origem em problemas, que desconhecemos em toda a sua dimensão, mas que são plausíveis pois há indícios nesse sentido, de assoreamento da barra e consequente adaptação conjuntural da frota a esse condicionalismo.

As explicações, como se vê, são consideravelmente complexas e têm de ser encontradas noutro lugar. Por exemplo, na evolução do comércio do Porto e nos factores que o condicionaram. Estes, são de natureza e profundidade diversa, políticos, militares, sociais, financeiros, variáveis conforme o tempo em que ocorreram, pois houve vários "tempos" nesse último quarto de século. E o recurso a determinado modelo de navios, em detrimento de outros, pode ser consequência e resposta adequada a cada um desses mesmos "tempos"[687]. De momento, deixo estas questões apenas enunciadas pois trata-se de matérias que requerem análise mais profunda, a ser feita noutro momento deste estudo.

---

[685] TT – *Cartas missivas*, maço 4, nº 279, publicado por VITERBO, Sousa – *o. c.*, p. 307-308. Se o negócio se efectuou, trata-se de um dos quatro navios que faziam a rota para essa ilha ao serviço do secretário, até 1517. Sobre este assunto ver 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"*..., citado, vol. III, p. 81-115.

[686] *Navires et gens de mer à Bordeaux*. 3 volumes. Paris: S.E.V.P.E.N., 1968.

[687] Trata-se, no fundo, de uma das principais conclusões da tese de Leonor Freire Costa – *O transporte no Atlântico: as frotas do açúcar (1580-1663)*, trabalho dactilografado, Lisboa, 2000, que apenas tive entre mãos na fase de correcções desta dissertação. Nele, a autora descobre estratégias de armação em finais da centúria que passam pela diminuição da tonelagem da frota e "recuperação" de modelos como a caravela, fenómeno sentido no Porto, como já tive oportunidade de referir no estudo *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. 278-282. Voltarei a falar deste assunto.

Antes de abandonarmos os estaleiros de Miragaia, dediquemos uma última observação aos espaços de construção. Na maior parte das vezes, não se especifica o sítio onde se realizam os trabalhos; fala-se apenas na generalidade, por exemplo, "navio que se fez (ou faz) em Miragaia", mas há excepções. Registam-se casos em que esse dado é mais preciso e, com isso, obtemos uma relativa percepção dos pontos mais laboriosos: navio que se fez à Fonte do Touro[688], navio que se fez à Fonte da Colher[689] ou navio "que se fez ao Rio Frio"[690]. Curiosamente, nestas duas últimas situações, junta-se a essa localização a informação de que se trata do lugar onde os donos dos barcos moram o que, somado a outras indicações sobre o acompanhamento dos trabalhos náuticos, nos pode levar a pensar que, sendo possível, eles preferiam que os navios fossem feitos próximo de suas casas, facilitando-lhes o acompanhamento das diferentes fases de execução da obra.

Em meados do século XVI, estes estaleiros começavam a ver a sua preponderância ameaçada. Tal como acontecera com as antigas taracenas da Ribeira, o movimento comercial reclamava mais espaço. No final dos anos cinquenta, há fontes que localizam o "porto da cidade" em Miragaia e listam diversos navios aí ancorados e preparados para partir[691]. Além disso, como já foi afirmado, a construção de barcos sofrera um certo deslocamento com a construção do fortim da Porta Nova, afastando-se um pouco mais para Poente. Já em pleno século XVII, parte do areal foi cortado com a edificação de um cais projectado desde o início do século mas só implementado nos últimos anos do mesmo[692].

Penso, também, que outras razões, com raiz na própria construção naval, terão acarretado a perda de importância dos estaleiros de Miragaia. Falo da especialização, do fabrico sistemático de galeões, barcos de grande porte, com mais de 500 toneladas[693] e de maneio complicado, cuja construção se tornaria difícil no velho estaleiro. Este, a conhecer mais do que prováveis dificuldades de funcionamento por causa do crescimento do tráfego comercial (como acontecera na Ribeira ainda na Idade Média), não conseguiria dar resposta eficaz aos problemas

---

[688] Como o de Afonso Anes, construído em 1520. AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, fl. 12v.

[689] O de Gonçalo Gonçalves, em 1565. AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 4, fl. 346.

[690] O *Nossa Senhora da Ajuda*, de António Ramos e seus parceiros, antes de 1575. ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 2, fl. 152.

[691] Assunto que será analisado noutra parte deste trabalho.

[692] Obra ordenada pelo governador da cidade D. Sancho Manuel, conde de Vila Flor em 30 de Junho de 1685. REIS, Henrique Duarte e Sousa – *o. c.*, vol. I, p. 281.

[693] Este dado é mais evidente no final de Quinhentos, e nas encomendas régias, pois até então os galeões documentados, não apenas no Porto, patenteiam uma tonelagem que raramente ultrapassa os 150 tonéis, não se afastando, portanto, da tonelagem normal dos existentes na cidade.

colocados pela construção de naves de tão grande volumetria; inclusivamente, e porventura esse será o principal motivo, os galeões exigiam mais espaço, na margem e no próprio rio, águas do que aqueles que o Douro disponibilizava no troço sobranceiro à muralha. Será em Lordelo do Ouro, próximo da foz, onde o rio apresenta maior largura, que os carpinteiros descobrem potencialidades que interessa explorar[694]. Em meados do século, já aí se faziam navios. E assim, desde essa altura, os armadores da cidade sabem que têm outro sítio onde podem mandar fazer os seus barcos. A Coroa, principal interessada naquele modelo de nave, também. 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"[695].

Escrita em 1690, esta passagem dá conta da existência de um pequeno povoado, próximo do rio Douro, atravessado por um pequeno regato. A construção naval motivou o seu crescimento. Localizado entre a Arrábida e S. João da Foz, ligava-se a este lugar 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 encorporão no Douro"[696].

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 este estaleiro. Era lugar isolado, a distância segura da cidade, onde acostavam muitos barcos. A margem, livre de qualquer tipo de intervenção humana digna de registo, apresentava um areal espaçoso. Nos finais do século XIV, os marinheiros do Porto pediram a D. João I que lhes desse a posse de um pardieiro, alcandorado num outeiro, onde queriam fazer uma ermida dedicada a Santa Catarina, importante foco de religiosidade dos homens do mar. Foi sob a protecção da Santa e da sombra do arvoredo que muitos descarregaram ilegalmente

---

[694] Como já vimos, também descobrem potencialidades (nomeadamente de abastecimento de madeiras) em Vila Nova mas, porventura, em época mais tardia e como complemento ao estaleiro do Ouro.

[695] NOVAIS, Manuel Pereira de – *Anacrisis historial*, vol. II. Porto: Biblioteca Pública Municipal, 1913, p. 218-219. O autor, como já sabemos, escreve em castelhano.

[696] REIS, Henrique Duarte e Sousa – *Apontamentos para a verdadeira história...*, cit., vol. I, p. 287-288.

peixe, vinhos, cereais, sumagre e outras mercadorias, aliviando os direitos aduaneiros que deviam satisfazer na cidade. Em variadas ocasiões chegou ao conhecimento dos vereadores a denúncia de que estava um barco preparado para zarpar ou a descarregar em Santa Catarina, e que conseguia escapar antes de os funcionários do fisco lá chegarem.

Noutras alturas, e tal como entes afirmei, o sítio foi utilizado como degredo dos navios quando vinham de lugares "impedidos" por doença.

Em 1511, os pescadores começavam a habitar o local, e já seriam em número suficiente para que se justificasse a repartição e disputa das dízimas (nova e velha)[697].

Descrições do Ouro produzidas ao longo do tempo, como a que registei na abertura deste ponto, deixam entrever algumas virtualidades que oportunamente foram aproveitadas no estaleiro aí implantado. Havia duas fontes, um areal, uma inclinação da margem suficiente para a instalação de rampas de botamento e, não menos importante, o lugar estava rodeado por matas que terão servido para fornecer algum tabuado à fábrica de embarcações. Além disso, como foi referido, ficava sobranceiro à secção mais larga 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 se começaram a construir navios neste sítio. As alterações comunicadas em Miragaia desde finais dos anos quarenta do século XVI dão a entender que, desde essa altura, estaria em curso a transferência da construção naval para o Ouro[698]. Há notícia de uma carta régia, de 10 de Fevereiro de 1569, onde se menciona o facto de aqui se aparelharem barcos de grande porte[699].

---

[697] "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 hũua 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 acede ao pedido, à condição, exigindo que o caso seja tratado perante o corregedor, que terá o encargo de ouvir as razões do prior da dita 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.

[698] Veja-se o que atrás foi escrito sobre Miragaia e confira-se a limitação da fábrica de navios junto da Porta Nova em 1548.

[699] REIS, Henrique Duarte e Sousa – *o. c.*, vol. I, p. 318.

Em 1577, já se relatam as peripécias de um grande movimento marítimo, com diversos navios ancorados junto ao parque de construção, impedindo o trânsito fluente pelo canal navegável em direcção à foz[700]. Em 1586, quando se aprovaram em Câmara determinações contra os construtores que deixavam as covas abertas na areia, em Miragaia, Massarelos ou Vila Nova, o Ouro já albergava o principal estaleiro de serviço à urbe[701].

Uma das principais justificações para a escolha da localização deste novo estaleiro (além das orográficas já referidas) talvez possa ser encontrada na nova definição de funções do espaço ribeirinho junto à cidade. Seja porque se registou um aumento da tonelagem dos navios (assunto ainda por verificar), seja pelo crescimento do número de unidades navais, o esforço de construção/reparação de barcos ampliou-se e dificilmente se poderia desenrolar sem constrangimentos num estaleiro (Miragaia) "pressionado" quer por essa procura[702], quer pela intensificação do movimento comercial concretizado junto da praia onde ele funcionava. As próprias gravuras dos séculos XVII e XVIII, já publicadas neste trabalho, mostram o sítio mais como ancoradouro do que propriamente estaleiro.

Os avisos antes referenciados para se arrasarem as covas de construção naval, têm grande significado. A inclusão de Miragaia no rol dos lugares onde era obrigatório fazê-lo, só se justifica pela iniciativa do concelho em tentar afastar a construção para longe dos muros, reservando o lugar preferencialmente para funções portuárias, embora ainda fosse admitida, residualmente, a construção. Da parte dos interessados nela, esse lugar tradicional seria sempre uma opção a ter em consideração, especialmente porque muitos carpinteiros e calafates continuavam a morar aí ou nas redondezas, e os materiais importados continuavam a ser descarregados na Alfândega, estando facilmente acessíveis[703].

Mas esta começava a ser cada vez mais uma solução de recurso. Muito rapidamente, esses meios passaram a estar organizados em Sobreiras, no Ouro, e as condições apresentadas pelo novo estaleiro fazem dele o mais importante ao serviço da frota da cidade[704].

---

[700] AHMP – *Provisões*, liv. 3, fl. 23.

[701] Remeto de novo para a consulta do ponto anterior, sobre Miragaia.

[702] Quer pela natureza da mesma, fundada em encomendas de galeões de grande tonelagem.

[703] E também porque a proximidade do local de construção (grande parte dos armadores habitava em Miragaia) tornaria mais fácil o sempre desejado acompanhamento da obra.

[704] Refira-se, no entanto, que a tendência para se fazerem navios nos areais vizinhos da cidade, numa e noutra margem, continuou a fazer-se sentir entre os séculos XVII e XVIII. Ver LEÃO, Manuel – *A construção naval...*, citado.

10.2. A consolidação dos estaleiros: as encomendas de galeões

A sua fortuna ficou, no entanto, definitivamente garantida devido à iniciativa da Coroa de neles ter promovido a construção de navios de guerra, especialmente galeões. A lista que se começa a esboçar a partir da década de setenta impressiona: construção de um galeão e de uma caravela para o rei em 1576[705]; fabrico do galeão *S. Pantalião*, mandado fazer no Porto em 1580[706], seguindo-se-lhe o *S. Pedro* e "outro galeão que se lá fiqua fazendo". Estes três últimos têm todos 520 toneladas[707]. Por todo o ano de 1585, numa altura em que se começaria a pensar numa eventual invasão da Inglaterra, Filipe II procura reforçar a frota de galeões com a introdução de novas unidades. Ao Ouro chegam importantes encomendas: vários galeões e navios auxiliares (zavras, patachos e caravelas) nesse mesmo ano[708]. Depois dessa data, e em época de reorganização da armada castelhano-portuguesa, diversas encomendas que culminam no pedido de oito galeões, quatro zavras e uma caravela em 1595[709]. Outras se lhe seguirão, igualmente importantes.

Dito isto, a procura liderada pelos contratadores, parece ter sido decisiva para o triunfo destes estaleiros. Mateus Folgueira, destacado empresário de construção naval vilacondense, isoladamente ou associado a outros do Porto e de Lisboa, foi responsável pela encomenda de diversos navios, movimentando mão-de-obra especializada, volumosos capitais e fornecimentos de matérias-primas. Parte da empreitada atrás referida de 1585 foi da sua responsabilidade, renovando a sua participação em 1586, 1595 e 1597[710]. Giraldo Vaz Soares, Diogo Pereira e Domingos Lopes Vitória, homens de negócios e de grandes cabedais da cidade também estarão implicados neste programa de construção naval.

E, quanto ao século XVI, pouco mais podemos dizer com segurança. A falta de um estudo monográfico sobre o estaleiro[711], impossibilitado pela inexistência ou

---

[705] AHMP – *Vereações*, liv. 25, fl. 509.

[706] COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 172.

[707] Biblioteca Nacional de Lisboa – Reservados, cod. 637 (*Memorial de várias cousas importantes*), fl. 43 e idem – Reservados, cod. 2257 (*Livro náutico*), fl. 41v, citados por 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*, edição policopiada, vol. II. Lisboa, 2000, p. 443, 467-468.

[708] POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde...*, citado, vol. I, p. 312 (nota 63) e 345.

[709] POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. II, p. 41.

[710] Idem. *Ibidem*. Veja-se o que escrevo sobre as iniciativas de construção naval (ponto 16 deste capítulo), no qual se acompanham algumas vicissitudes do contrato de 1597.

[711] Trata-se de um tema que pretendo desenvolver em trabalhos futuros. Ao falar da capela de Nossa Senhora da Ajuda, de fundação seiscentista, "a dois passos da muito velha e trabalhosa Ribeira das Naus" do Ouro, Adriano Coutinho Lanhoso remonta a actividade dos estaleiros à fábrica de alguns navios que foram descercar Lisboa durante o interregno de 1383-85. Afirma, depois, que ela prosseguiu contribuindo com navios para as armadas de

indisponibilidade de fontes documentais, impede-nos de saber pormenores sobre a sua consolidação. Muitas dúvidas subsistem quanto a aspectos essenciais que passam pelo conhecimento das formas como se organizou e os motivos que presidiram à sua localização; com que oficiais contava inicialmente, o seu número e proveniência; quem nele investiu e em que proporção. As próprias listagens de carpinteiros da ribeira, sua nomeação e substituição, não nos ajudam: elas datam de inícios do século e prosseguem até à segunda metade do mesmo, sem distinguir a partir de que altura este corpo de oficiais é deslocado para o Ouro. Algumas ideias gerais podemos, no entanto, salientar:

- Que essa consolidação ocorreu nas últimas décadas desta centúria. Que terão sido erguidas estruturas de apoio, escadarias, atacadas, envasaduras e rampas de lançamento dos barcos, armazéns, muros e paredões, para facilitar o maneio dos navios[712].
- Que, em momentos de maior urgência no despacho de encomendas de navios, poderá ter sido organizado um serviço de transporte de madeiras em barcas como viria a acontecer por mais de uma ocasião no século seguinte[713].
- Que terá sido formado um corpo de funcionários, construtores navais, obreiros, serradores, oficiais encarregados de providenciar o transporte de madeiras, provavelmente saído do contingente de pessoal dos estaleiros de Miragaia[714].
- Que, enfim, desde a década de 90, com a reorganização das forças navais ibéricas, as ordens de construção de navios para a Armada Real, não apenas galeões mas também outros modelos, como sejam patachos, caravelas, zavras e, posteirormente, fragatas, continuarão a chegar em grande número.

Ceuta, Tânger, Alcácer Ceguer e Arzila, tudo isto 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...*, citado, p. 251. Note-se que este trabalho é, no entanto, valioso, como listagem das capelas marianas e sua relação com os homens do rio e do mar do Porto e arredores.

[712] No século XIX, Sousa Reis, na obra que tenho vindo a citar, vol. I, p. 194, 300, 313, descreve algumas destas estruturas, lamentando o seu estado de degradação.

[713] 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 emuio 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 prezente 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 enconta por esta carta sem ser necessario outro despacho". *Corpus codicum...*, citado, vol. V, p. 55.

[714] Lugar de onde sairão também alguns homens do mar que aí se vão radicar nos finais de Quinhentos. Por exemplo, em 1599, é referido "Pedro Gonçalvez, marinheiro, morador no Ouro termo de Matozinhos", aparentado com Pedro Dias, piloto, morador em Miragaia. ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 13, fl. 42v.

> Mas parece ser seguro que o arranque do Ouro representa o início de uma nova fase na construção naval portuense. Uma fase em que se poderá utilizar com menos reservas a expressão "indústria naval" para designar o tipo de actividade aí desenvolvida, sistemática, intensa, estruturada, ocupando um número crescente de carpinteiros e calafates às voltas com o fabrico de naves com mais de 500 toneladas, exigindo linhas de abastecimento de matérias-primas, com destaque para as madeiras, e erguendo-se ao estatuto de estaleiro de nível nacional. Um estaleiro que absorve recursos e congrega dinâmicas, perceptíveis na comparação e em detrimento de outros espaços construtivos, como o de Miragaia, na cidade, e o próprio estaleiro de Vila do Conde, nas proximidades, ambos definitivamente ultrapassados pelo investimento aplicado na valorização deste espaço em Sobreiras.

A promoção de um grande estaleiro como este (pelo menos a nível local) não surge isoladamente. Ela compreende-se à luz de uma dinâmica muito complexa que, como vimos, arranca no tempo de D. Sebastião, mas que ganha uma maior dimensão durante a União Ibérica. Trata-se de um movimento gerado na corte, resultante da análise das condições logísticas[715] e humanas[716] disponíveis, e cujo estudo deverá ser articulado com igual movimentação sentida no País Basco, na qual há um investimento muito acentuado de capitais. O que não é de admirar. As duas regiões estão há muito unidas por uma série de interesses comuns, complementares, concretizados por via de uma forte navegação estabelecida entre eles da responsabilidade de importantes companhias comerciais portuenses.

Relativamente a este fenómeno da construção naval, escreve Lourdes Odriozola: "Tudo aponta que, para os anos 80, os estaleiros biscainhos iniciaram um processo de recuperação e [...] de ulterior consolidação que perdurou até 1640. Esta revitalização da actividade nas oficinas navais biscainhas esteve intimamente ligada à política da Coroa de fomento e protecção das fábricas navais peninsulares, e com a reactivação da manufactura de grandes navios para o serviço Real"[717]. Refira-se que o movimento de importação de aprestos navais registado nos livros da redízima – onde encontramos uma forte presença de embarcações bascas trazendo ferro e

---

[715] Por exemplo, a localização junto de espaços arborizados (alguns deles recuperados depois de terem apresentado algum desgaste) fornecedores de madeiras para a fábrica, ou com alfândegas menos saturadas onde a chegada de matérias-primas se fazia regularmente. Trata-se de assuntos a que voltarei muitas vezes.

[716] Existência de oficiais (por exemplo, carpinteiros, calafates e cordoeiros) de competência reconhecida.

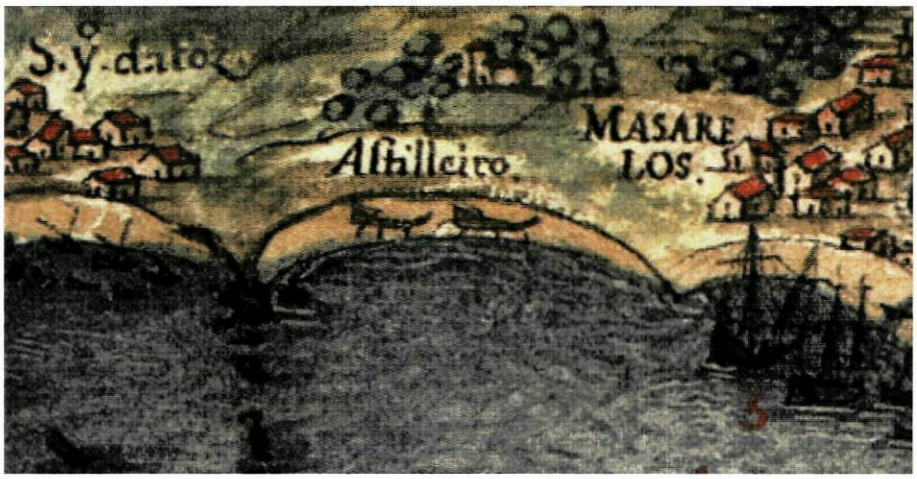
[717] ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes – *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*. Donostia-S. Sebastián: Departamento de Economía y Turismo, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2002, p. 185.

aceiro em quantidades nunca vistas – bem como as informações indirectas fornecidas por alguns contratos notariais que dão conta da presença na cidade de navios do espeço nórdico europeu, confirmam este movimento articulado.

Um movimento que extravasa os limites da Península. Por todo o mundo marítimo europeu, antes (muito antes se contarmos com as realizações desenvolvidas em vários portos mediterrânicos) e depois desta centúria sente-se a necessidade de reorganizar estaleiros e arsenais, proceder a transferências, de preferência para locais com menor ocupação humana como acontecia no Ouro, em busca de melhor operacionalidade dos portos, e a investir volumosos capitais nestes trabalhos, justificados pela crescente importância que o transporte marítimo e a guerra naval detêm no concerto das nações do Antigo Regime[718].

Finalizemos a nossa primeira visita ao Ouro. As informações sobre este estaleiro são muito mais seguras para o século XVII, mas ultrapassam o âmbito cronológico deste trabalho e abstenho-me de as analisar agora[719]. Deixo apenas breves apontamentos, pequenos contributos que corroboram algumas das impressões atrás registadas.

"Um quarto de légua ao ponente desta cidade, escreve 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"[720].



Gravura 22 – Estaleiro do Ouro no Atlas de Pedro Teixeira (1634)

---

[718] É essencial a consulta dos diferentes estudos publicados na colectânea *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, dirigida por Ennio Concina..., obra já citada, de.

[719] Remetendo para a consulta da síntese elaborada por 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.

[720] *El atlas del rey planeta*..., cit., fol. 47r. Repare-se que o cartógrafo já nem sequer se refere ao antigo espaço de construção de Miragaia, embora ele continuasse a existir (perdendo, no entanto, claramente, a preponderância que detinha anteriormente).

A consolidação desta estrutura conseguiu-se com a aprovação de uma série de medidas, iniciadas durante a União Dinástica e prosseguidas depois de 1640, conducentes à formação de um quadro de oficiais, concessão de privilégios e estreita 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 tenha a prerrogativa de nomear o feitor dos estaleiros (competindo ao rei a designação do almoxarife e do mestre e patrão dos mesmos)[721]. Aumenta o ritmo de construção de navios, alguns de tonelagem pouco usual na cidade. Em 1632, fizeram-se: um navio de 1 000 toneladas; um de 800 e dois de 500 para 600 toneladas. Os dois primeiros eram um problema, pois a barra não comportava unidades de tal dimensão. Recorreu-se a uma prática corrente no Porto (inclusivamente nestes mesmos estaleiros) desde o século XVI: os navios seriam começados e, quando estivessem em condições aceitáveis para navegar, seguiriam para Lisboa onde seriam concluídos[722].

Esta concentração de esforços redundou, como se disse, na criação de um estaleiro moderno, em plena (e intensa) actividade 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", conforme se pode comprovar por um parecer de alguns elementos do Conselho Ultramarino, do ano de 1640, apontando que "não haveria melhores galeões para a armada do que os que se faziam na cidade do Porto"[723].

11. Os restantes estaleiros

Nos pontos precedentes, falei de espaços de construção naval organizados, com oficiais, mestres carpinteiros, calafates e mão-de-obra auxiliar, e estruturas materiais disponíveis para fabricar barcos e acolher os que precisavam de ser reparados. Mencionei posturas de 1586 e 1587, regulamentando a laboração desses espaços,

---

[721] REIS, Henrique Duarte e Sousa – *o. c.*, vol. I, p. 314-315, 318, com a publicação dos alvarás, cartas e provisões respectivas. Quanto à nomeação do mestre e patrão dos estaleiros, veja-se o provimento de António Manuel, para o lugar de seu falecido tio Bento Francisco, com quem aprendera a arte (continua a transmissão de cargos e segredos da profissão na forma tradicional), em 1666. TT – *Chancelaria de D. Afonso VI, Doações*, liv. 28, fl. 198, transcrito por VITERBO, Sousa – *o. c.*, p. 420-421.

[722] SILVA, Francisco Ribeiro da – *o. c.*, vol. I, p. 217.

[723] POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. I, p. 332. O parecer dos conselheiros, citado por esta autora no mesmo lugar, encontra-se no Arquivo Histórico Ultramarino – *Conselho Ultramarino*, cód. 30, fls. 106v-107.

entre as quais se aludia a outros lugares de construção. Como Massarelos, S. João da Foz ou Vila Nova, esta já analisada.

Em seguida, darei conta, também, de dados dispersos que indicam ou indiciam a utilização de outros estaleiros, no Douro e fora dele, por armadores do Porto ou por quantos faziam da cidade a base preferencial das suas actuações.

Dificilmente qualquer um destes lugares poderá ser considerado um verdadeiro estaleiro de construção naval. A expansão da actividade marítima para longe da cidade, concentrando-se nos lugares edificados ao longo do curso do rio Douro, criou agrupamentos de náuticos necessitados de meios de transporte para prosseguimento do seu modo de vida. Em certos momentos da explanação destas matérias, percebeu-se como a experiência destes homens os tornava capacitados para saber com alguma precisão, qual o tipo de navio que pretendiam e como ele deveria ser feito. Sabemos também como conseguiam com relativa facilidade os materiais para a sua fábrica e como tinham próximo de si oficiais da construção com quem contratar a obra. Finalmente, como na sua geralidade os navios poderiam ser construídos em pequenos areais junto do leito do rio e porque havia relativa liberdade para ocupar o espaço desejado, multiplicavam-se os lugares ribeirinhos onde essa fábrica acontecia, bastando, para o efeito, pequenos trabalhos de prepararação do terreno. Trata-se o referido fenómeno de "construção episódica", difícil de contabilizar mas decerto importante, notado em Génova por Luciana Gatti em obra anteriormente citada.

Apesar de estarmos a falar de estruturas rudimentares, provisórias, manterei o termo estaleiro para as designar, até porque em alguns casos, a documentação assim os classifica.

Porém, e tal como já aconteceu com o citado caso de Vila Nova, estamos muito mal informados sobre eles. Muito pior do que em relação aos que vimos anteriormente. Farei um registo sintético desses elementos, guardando o balanço e alguns comentários para o final desta primeira parte do trabalho.

11.1. Os estaleiros de Massarelos

Trata-se de um dos lugares incluído no rol de sítios ribeirinhos onde foram lançados os pregões lembrando a obrigatoriedade de se taparem as covas de construção em 1586 e 1587.

Quanto a notícias concretas sobre a fábrica de navios em Massarelos, só encontrei referências tardias a obras de embarcações. Documentam o fabrico de uma nau e de um navio. E, provavelmente, a renovação de uma barca grande usada em obras públicas ribeirinhas para o transporte de pedra. Nos dois primeiros casos, estas

construções foram ordenadas por dois armadores ou mestres que habitavam nesse lugar. São os que se seguem.

- No registo da redízima de 1579, aponta-se o seguinte manifesto: "deu Manuel Fernandez da nau nova que se faz em Maçarelos de hum allealldamento de tavoado, breu e estopa, dozentos setenta reaes"[724].
- No testamento de Gonçalo Fernandes Boyeiro, datado de 20 de Fevereiro de 1599, diz-se "que elle tinha contas com seu genro Pero Gonçallvez morador no dito lugar de Maçarellos e com Domymguos Martinz gemro do dito Pero Gonçallvez e com Fernaom Luis filho delle testador e com Manuell Gonçallvez casado com hua 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 quoarto que elle testador tem no dito navyo tem dado allgum dinheiro de que elle testador tem diso feito lenbramça em seu livro de memorya"[725].
- Quanto à barca, a sua reparação foi da responsabilidade dos encarregados da obra do cais da Ribeira em finais do século XVI, trabalho de que ainda falarei mais um pouco.

Estas são as informações seguras. Há, no entanto, a possibilidade de ter existido aqui um espaço minimamente organizado para a construção naval desde meados do século. Isso mesmo poderá ser inferido na indicação da morada de Gonçalo Anes, moleiro, que habitava "à ribeira de Massarelos", expressão, nesta altura, reservada quase sempre a este tipo de estruturas. Mas esta, como se percebe, é informação insegura[726].

11.2. Os estaleiros da "Foz"

Hesitei muito em colocar aqui este ponto e ainda mais em dar-lhe este título. Explicarei já porquê.

Embora este lugar não seja mencionado nos avisos sobre as covas, surge no regimento, já citado, 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 encontrado apenas um caso, ele expõe um género de situação que se deveria repetir, pois integra-se no tipo de serviços oferecidos pelos portos: a

---

[724] ADP – *Cabido*, liv. 109, fl. 81.
[725] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 117, fl. 59.
[726] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 13, fl. 39.

assistência a navios em viagem danificados por "casos fortuitos". Mesmo que este, em concreto, possa ser fictício.

No dia 8 de Julho de 1585, franqueava a barra do Douro o navio de Gaspar Nunes de Miragaia. Mas, diz-se, não por vontade do mestre. O barco, 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 permanentemente com problemas de abastecimento, os seus dirigentes não hesitavam em apreender todo o grão que encontrassem nos navios que aqui aportavam. 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 hesitações que exprimi. Quando os navios, por qualquer necessidade ou "caso fortuito", passavam a barra e não pretendiam ir à cidade, ficavam na "franquia", lugar não identificado junto à Foz, mas não consta que aí houvesse hipótese de serem reparados. Podiam fazê-lo no Ouro, logo adiante. Contudo, como já vimos, nesta altura, os estaleiros estavam ocupados com as encomendas do rei. Isso talvez não impedisse que se pudesse fazer um serviço rápido, consertando ou substituíndo o mastro, possibilitando ao navio prosseguir viagem. 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[727].

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. Aí existia uma praia fluvial e um local de acostagem para as barcas. Quando se fala dele, no século XVI, classifica-se como um "porto".

A nota sobre a construção naval neste lugar, encontramo-la 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

---

[727] Mal sucedida, como vimos. Incluo esta hipótese pois o proprietário do cereal acaba por aceitar pagar os direitos devidos e, mais do que isso, a deixá-lo na cidade. ADP – *Cabido*, liv. 111, fls. 16v-17. Voltarei a este documento.

embarcação, "que ora esta no esteleyro jaa fecta no porto do dicto lugar d'Arnellas", a mercadores do Porto, para o Brasil[728].

11.4. Os estaleiros de Matosinhos e Leça

A cidade do Porto encontrou nestas duas povoações da foz do rio Leça um complemento significativo do seu próprio trânsito portuário, transformando-as naquilo que os especialistas em história do tráfego marítimo classificam como anteportos. Habitados por uma população repartida entre a faina pesqueira e o comércio marítimo a longa distância, esperaríamos topar neles, ou pelo menos num deles, com estaleiros navais. Tal não acontece para o século XVI. Desde a Idade Média, os donos de navios de Leça e de Matosinhos, falo essencialmente dos navios mercantes, utilizam vulgarmente os estaleiros do Porto para os construir ou reparar.

Foram só três as informações que encontrei construção naval nesses lugares.

- A primeira, datada de 1465, fala de uma caravela construída em Matosinhos para o senhor da terra, Fernão Coutinho, donatário da Maia, de cujas propriedades saiu a madeira para as fazer. Alude-se ainda ao facto de terem sido feitas outras embarcações, a mandado do mesmo senhor da Maia, para a "ida de Alcácer", mas não há certezas quanto aos locais onde os trabalhos decorreram[729].
- A segunda, genérica, de 1542, denuncia a venda ilegal de navios que se faziam no Porto e nos lugares ao redor, incluíndo nestes Matosinhos. Fala-se em naus, navios e caravelas[730].
- A última, datada de 1582 está relacionada com a pesca e a necessidade de haver em Leça dois carpinteiros que possam dar a assistência requerida pelos mais de "setenta barcos" que continuadamente servem na faina pesqueira[731].

Controlados pelo patrão da ribeira do Porto, não consta que estes carpinteiros de Matosinhos e de Leça tivessem possibilidade de expandir a sua actividade ao ponto de poderem fornecer serviços interessantes aos armadores de navios de alto bordo, locais ou da cidade do Porto. Inclusivamente, parte deles será integrada no conjunto dos oficiais que passarão a constituir o quadro de pessoal dos estaleiros do Ouro.

---

[728] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 20, fl. 176.
[729] BASTO, Artur de Magalhães – "Façanhas dos Coutinhos", in *Livro antigo de cartas e provisões...*, cit., p. 156.
[730] TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 69.
[731] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0009, fl. 324. Voltarei a referir-me a este documento.

12. Articulação com outros estaleiros

Nas páginas seguintes farei uma curta incursão por outros estaleiros ou portos nacionais e estrangeiros.

As vissicitudes de uma viagem marítima implicam, por vezes, a necessidade de repações nos navios e, portanto, a procura de serviços prestados por essas estruturas. A bibliografia anteriormente citada e ainda a citar, bem como a documentação, informam-nos da presença de navios do Porto em variados portos. Indicam-nos também a presença de capitais desta cidade financiando empresas de construção noutros espaços. Por esses motivos, interessa-nos perceber algo da relação mantida com eles. Uma relação que extravasa a simples construção naval e articulação inter-estaleiros funcionando mais como colaboração inter-portos. De qualquer forma, dada a sua importância – até como indicador de direccionamentos, nalguns casos, preferenciais dos mercantes do Porto, interessa conhecê-los e conhecer a relação que os navegadores do Porto com eles mantiveram, e por isso, aqui se abordam.

12.1. Estaleiros de Vila do Conde-Azurara

O trabalho de Amélia Polónia é esclarecedor quanto à vitalidade da ribeira de Vila do Conde desde a Idade Média[732]. A proximidade relativa das duas localidades haveria de suscitar um relacionamento significativo entre o Porto e a vila condal. No entanto, este, se bem que notável relativamente à actividade comercial, compreendendo nela a utilização de embarcações nas diferentes rotas percorridas pelas duas frotas, nas ligações familiares e empresariais entre os mercadores, bem como no estabelecimento de correntes de troca de artigos variados (nos quais podemos incluir a compra de panos de treu para a indústria naval portuense), passa despercebida no respeitante à utilização recíproca dos estaleiros de cada uma[733].

Quando existe, a procura de serviços (não propriamente por armadores de Vila do Conde mas sim por contratadores, verdadeiros empreiteiros da construção naval, e

---

[732] *O. c.*, p. 291 e seguintes.

[733] É duvidoso que dois casos registados em 1598 e 1600, de navios do Porto saindo do rio Ave tenham alguma relação com a construção ou reparação de barcos, apesar de a situação (navios da cidade a zarpar daí) não ser habitual. As cartas não dão qualquer indicação nesse sentido. Trata-se, respectivamente, do navio *Nossa Senhora da Boa Viagem*, de S. João da Foz, e da caravela homónima, de Massarelos. ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 10, fl. 15v, e liv. 15, fl. 121. Dizia antes que as cartas de fretamento não dão qualquer indicação nesse sentido. Pelo contrário. Inclusivamente, no caso da primeira embarcação, fretada para a ilha de 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 cargua pera ha dita ilha [...]". ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 10, fl. 17v (sublinhado meu).

no sentido Vila do Conde-Porto) realiza-se no âmbito da satisfação de pedidos régios, o que se poderá explicar pela maior capacidade de botação dos estaleiros da cidade, pela maior disponibilidade de materiais no mercado local e pela 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, vários contratadores de Vila do Conde (em certas ocasiões associados a alguns do Porto ou dependendo dos seus capitais) ordenam a construção de embarcações na ribeira do Ouro destinadas a integrar a armada régia. Naquele ano, Mateus Folgueira[734], de Vila do Conde, regista a empreitada de certos galeões; no ano seguinte, 1586, ordenou a construção de outros. Mais tarde, em 1595, o mesmo contratador com outros de Vila do Conde e do Porto, encomendam oito galeões e quatro zavras, a fabricar "no Porto e noutros lugares". Em 1606, três contratadores de Vila do Conde mandam fazer vários galeões. Finalmente, em 1617, outros sete têm a fazer no Ouro seis naus[735].

A grande ligação, como se verá, encontra-se na supervisão que a Contadoria do Porto exercia sobre os estaleiros de Vila do Conde e de Azurara na distribuição de carpinteiros da ribeira.

Relativamente a esta última, note-se que apesar de uma certa dependência institucional relativamente ao Porto (a jurisdição da cidade entrava pelos seus "muros") e do crescente renome dos seus estaleiros, também não se registam ocorrências de intercâmbio neste sector. Tal como foi indicado para Matosinhos e Leça, alguns dos carpinteiros vilacondenses (tal como vários de Azurara e de outros ancoradouros nortenhos) passarão a desempenhar funções nos estaleiros do Ouro.

12.2. Estaleiros de Aveiro

A relação com Aveiro, neste domínio, assemelha-se, em certos aspectos, à que o Porto desenvolveu com Vila do Conde. Com produção de navios própria, não há exemplos de armadores aveirenses a recorrer aos estaleiros do Douro. Mas, em sentido contrário, e embora se trate de um episódio pontual ligado ao desenrolar do comércio marítimo, anote-se o seguinte episódio, que não deveria ser único. Relatado em 1587, demonstra uma prática habitual nos meios marítimos que

---

[734] Provavelmente poderemos encontrar neste sector mais formas de relacionamento entre Vila do Conde e o Porto. Amélia Polónia dá conta de financiamentos com origem nas casas comerciais do Porto para financiamento de aquisição de matérias-primas para a construção naval em Vila do Conde. Em 1595, um certo Manuel Folgueira, morador nessa vila, recebe 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.

[735] Sobre as razões da procura do Porto por estes contratadores e as listagens de navios encomendados ver, POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. I, p. 345, e vol. II, p. 41 (apêndice A. 15).

mantêm contactos estreitos: a formação de parcerias de exploração de navios compostas por armadores de diferentes localidades costeiras, neste caso de Aveiro e do Porto, que se servem dos estaleiros da vila para o fabrico das embarcações. Outras há. Muito provavelmente, no caso que venho assinalando, a iniciativa da construção partiu de um mareante aveirense que empreendeu a construção do navio no estaleiro da sua terra, associando-se-lhe comerciantes do Porto (que com ele manteriam relações de tipo familiar ou mercantil). Naquele ano, a nau *Nossa Senhora da Légua*, em que João da Costa, mestre e piloto de Aveiro tinha um quarto, e mercadores do Porto "tinham parte", estava aí, "acabada de todo pera botar ao mar"[736].

Outro tipo de articulação tem a ver com o facto de a alfândega da vila se encontrar anexa ao arrendamento das alfândegas de Entre Douro e Minho, detendo a Contadoria do Porto alguma jurisdição sobre ela, arbitrando questões (por exemplo, sobre este âmbito da construção naval), que poderiam envolver o pagamento de taxas que interessavam à contabilidade da instituição, ou fazer jurisprudência. Isso mesmo pode ser aferido numa sentença régia de 1511 (referente a um contrato do ano anterior) opondo o rendeiro das sisas a Rodrigo Álvares, carpinteiro de navios, morador em Sá, Aveiro, e a Brás Vicente, de Sesimbra, pela empreitada de um navio.

Importante para conhecermos em pormenor o mecanismo das empreitadas e de alguns aspectos legais que regulavam a construção de barcos (motivos pelos quais a analisarei adiante), foi remetida para o Porto, sendo registada nos livros e utilizada como normativa, a seguir pelos tribunais em casos semelhantes[737].

12.3. Estaleiros do Mondego

Desde a Idade Média, a relação entre o Porto e o Mondego, assim designado nos diferentes documentos compulsados[738], manteve-se sempre a um nível intenso. Os registos da redízima, para dar só um exemplo, estão literalmente inundados de referências a barcas da cidade ou "do Mondego", carregadas de materiais de

---

[736] ADP – *Po 1º*, liv. 88, fl. 67v. A actividade nos estaleiros de Aveiro deveria ser intensa e qualificada. No ano de 1552 reporta-se a construção ou reparação de nove embarcações de uma ou mais cobertas (entre naus, navios e caravelas). Exemplos: João Miguel, armador local, tinha "hum navio de duas cubertas no estaleiro meio carafetado cõ seu irmão Migel Fernandez que leuara cem toneis"; e "a molher de Joam Afomso viuua hũa carauela no estaleiro ia tauoada de lx toneis". Estes e outros casos podem ser vistos em AZEVEDO Pedro de – *A marinha mercante do norte de Portugal em 1552...*, citado, p. 251-253.

[737] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fls. 152-153v.

[738] Integrando-se nesta classificação navios e mestres provenientes de locais como Buarcos, Figueira ou Montemor-o-Velho.

construção, especialmente cal[739], e louça. Sem exagero, pode-se dizer que o movimento era quase diário.

A notícia que aqui se regista sobre construção naval indica-nos a utilização dos estaleiros aí implantados por conveniências comerciais. Em 1596, o navio *Nossa Senhora do Rosário*, mestre e senhorio Fernão Luís, de Massarelos, compromete-se "a fazer a sua custa hua cuberta no dito navio e carafeta-la" nos "estaleiros do Mondego", de forma que a carga de 150 moios de cal que leva para a Ilha Terceira vá bem acondicionada[740].

12.4. Estaleiros de Viana

O comércio com o porto vianense foi de extrema importância no conjunto das variadas relações do Porto, no século XVI, aprofundando esquemas delineados ainda na Idade Média.

No referente à construção naval, apenas uma nota – e por isso, este porto surge nesta listagem assim desgarrado. Talvez devido às carências de madeira, a fábrica de navios, mesmo de pequeno porte, nunca conheceu grande desenvolvimento[741]. De acordo com Manuel Fernandes Moreira, "só a partir de meados de seiscentos aparecem, em Viana, mestres de construção de navios". Deste modo, os armadores da vila, numerosos e de extraordinária vitalidade por exemplo no trato brasileiro, recorrem com frequência a estaleiros estranhos para a aquisição de unidades. Um dos fornecedores de barcos é o Porto[742]. E sabe-se que, nos finais da centúria um importante armador "portuense" como o Balio de Leça tinha em permanência pelo menos um galeão em Viana, de que ainda falarei.

12.5. Estaleiro de Lisboa

Fora do Douro, o estaleiro mais frequentado pelos navios do Porto é o de Lisboa. Era inevitável. Organizado como estaleiro nacional, com uma estrutura de dimensão muito superior a qualquer outro seja no número de artífices que aí laboravam, seja na quantidade de serviços que oferecia, laboratório de experiências e executor da

---

[739] Mercadoria que era utilizada, não apenas na construção civil, mas também na construção naval.

[740] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 110, fls. 77v-78v.

[741] Esta actividade não deixou, porém, de existir. Ver nota seguinte.

[742] MOREIRA, Manuel António Fernandes – *O porto de Viana do Castelo na época dos descobrimentos...*, citado, p. 28. Penso, no entanto, que a afirmação sobre a inexistência de mestres carpinteiros de navios em Viana, deve ser algo matizada. Para 1514, Leonor Freire Costa, detecta a presença de "Bartolomeu Rodrigues – «mestre de fazer navios» – e de António Gonçalves «ambos carpenteiros da rribeyra moradores na dita villa»", capazes de avaliar a tonelagem de uma embarcação que foi necessário arquear. Ver TT – *Corpo cronológico*, parte II, maço 50, documento 45, citado por COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 63.

política régia no domínio da arquitectura naval, o estaleiro da 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, eram poucos os portos que conseguiam manter embarcações de elevado deslocamento. Recordem-se as palavras de Armindo de Sousa na caracterização do litoral português. "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"[743]. Considera ainda o mesmo autor que, com excepção da zona compreendida entre Caminha e Aveiro, tudo o mais eram "praias e arribas desertas"[744]. Ora, a generalidade das povoações portuárias defrontava-se com problemas de assoreamento das barras, com a pouca profundidade dos rios e com a falta de espaço para a instalação de estaleiros capazes de concluir embarcações de grande porte. Lisboa comportava o único estuário capaz de receber sem qualquer limitação navios de grande calado.

Estes problemas não passaram despercebidos. Mas havia outros a que o poder central tinha que dar resposta. A falta de barcos nos diversos portos e a urgência em estimular a construção levaram os governantes a alargar o prémio instituído em favor dos empresários de navegação a barcos de tonelagem cada vez mais baixa. Deste modo, descobrimos na aprovação de tais medidas, uma clara intenção de revitalizar um sector altamente desgastado.

Ainda assim, conseguimos detectar diversas iniciativas, régias ou particulares, que, independentemente do subsídio, mantêm em actividade os estaleiros da costa portuguesa durante o século XVI, prosseguindo a produção de unidades de modelo e porte variáveis.

O alargamento da política de prémios e a necessidade de controlar os efectivos navais funcionaram, em larga medida, graças aos técnicos estantes em Lisboa, encarregados de certificar oficialmente a tonelagem de todos os navios candidatos. Além disso, sendo Lisboa porta de chegada de toda uma enorme diversidade de mercadorias da mais variada proveniência, era aí que se encontrava o maior sortido de materiais de construção de que os armadores careciam para completar o aparelhamento dos seus barcos.

Em síntese, recorria-se aos técnicos e estruturas da ribeira lisboeta para proceder à arqueação do navio nos serviços oficiais com vista à requisição do prémio

---

[743] *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.

[744] Idem. *Ibidem.*

competente. Para completar o aparelhamento de barcos. Para, enfim, ajustar a embarcação a qualquer regulamento de navegação aprovado, como por exemplo, a obrigatoriedade de o navio ir armado, assunto na ordem do dia em meados da centúria.

Tal como foi verificado na primeira parte deste estudo, relativa à geo-morfologia do porto e barra e perfil hidrográfico do rio, a barra do Douro representou sempre um obstáculo complicado de vencer. A estriteza do canal navegável, as correntes fortes e incertas, a acumulação de areias e pouca profundidade, as muitas rochas a escassos metros da superfície, condicionavam o porte dos navios. Estes, raramente ultrapassavam as 300, 400 toneladas e, em média, orçavam entre as 100 e as 200. Por isso, surge como excepcional, e talvez prematuro, o exemplo já apontado de um navio com 550 toneladas em 1533.

No início do século XVII, também o vimos, chegaram a fabricar-se navios com 800 e 1 000. Mas não eram para os armadores do burgo, e nem sequer foram acabados na cidade. Mal puderam ter-se no mar, foram rebocados para Lisboa onde a obra foi finalizada. Neste caso, aponta-se claramente o calado dos navios e a impossibilidade da barra em contê-los como motivo para os levar a Lisboa[745], mas essa, como já foi dito, era uma prática conhecida durante o século XVI e não motivada exclusivamente pelo tamanho dos barcos.

Permita-se a descrição mais alongada de um exemplo elucidativo. Nos anos oitenta do século XVI, tendo em mente a revitalização da armada e, porventura, os preparativos de um confronto com o rival inglês, Filipe II encomendou uma série de galeões aos estaleiros do Porto. Conforme se pode observar pelo relatório escrito pelo supervisor da empreitada, a articulação entre os serviços dos estaleiros do Porto e de Lisboa foi norma:

> "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

---

[745] Navios mandados fazer em 1632. Encarregado de preparar a 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 [...]". Citado por SILVA, Ribeiro da – *o. c.*, vol. I, p. 217.

estar cheo de madeira somente a daver o mesmo forro por conta da fazenda de Sua Magestade [...]"[746].

Concretizemos ainda um pouco mais este tipo de prática. Algumas vezes, quando se construía um navio, a maior parte da empreitada era executada no Porto e os acabamentos realizados em Lisboa. E isto em barcos da cidade, sem quaisquer constrangimentos de calado. O processo não deveria diferir muito do descrito no exemplo que se segue. No dia 21 de Julho de 1558, estava ancorada no rio Douro, junto ao Postigo do Pereira, a nau *Espírito Santo*, que era mestre e senhorio Gonçalo Pires, vizinho do Porto. Durante o exame ao navio, feito pelas autoridades portuárias, esse mestre declarou que o navio "seria pouco mais ou menos de cento e cinquoenta 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"[747].

Creio que isso se explica pelas seguintes ordens de razões.

- Primeiro, em função do serviço do Estado. A instalação de praças-fortes no norte de África desde as primeiras décadas do século XV e, o início da exploração da rota do Cabo nos finais da centúria, implicaram a consolidação de correntes de abastecimento às guarnições e comunidades instaladas além-mar, garantidas pela navegação nacional. Lisboa concentrava o aparelho de coordenação desse fluxo, através das Casas de Ceuta, de Arguim e depois da Mina e, posteriormente, da Índia[748]. Em todos os ancoradouros nacionais eram requisitados navios (em muitas ocasiões apesar dos protestos dos armadores) para transportar mercadorias e tropas para esses presídios. De uma forma geral, essas unidades navais concentravam-se em Lisboa onde carregavam (ou completavam a carga que já traziam), entregando-se aos serviços do estaleiro para manutenção. Embora estes apenamentos recaiam sobre

---

[746] Biblioteca Nacional de Lisboa – Reservados, cód. 637 (*Memorial de várias cousas importantes*), fl. 43 e idem – Reservados, códice 2257 (*Livro Náutico*), fl. 41v, citados por DOMINGUES, Francisco Contente – *Os navios da expansão...*, citado, vol. II, p. 443, 467-468.

[747] 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...*, citado, p. 331-392. No entanto, porque se trata de uma transcrição inadmissível, cheia de erros paleográficos (alguns deles inexplicáveis) que alteram, inclusivamente, o sentido de algumas frases e passagens, recorri ao documento original. Esta 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 confforme a nao he asi fara o gaviete e mastos daqui pera Lixboa". POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. II, p. 411.

[748] Sendo também aí tratados os assuntos do Brasil em época mais adiantada.

embarcações já prontas, é importante referir o facto de isso não deixar de implicar alguns trabalhos nos estaleiros de Lisboa. Requisitados para a armada, ou armadas, que saíram do Tejo, talvez em 1538, rumo à Índia, os navios *Boquiqua* e *Cício* ou *Cicião*, do Porto, são sujeitos a obras de reparação e calafeto na *Ribeira das Naus* antes de serem consideradas aptas a partir.

- Segundo, por causa da artilharia que eventualmente os armadores fossem obrigados a meter no barco. O aumento da concorrência e da rivalidade nos mares tornou imperiosa a adopção de medidas de defesa da navegação, entre as quais se destaca a publicação de alvarás e mandados régios ordenando a inclusão de peças de artilharia a bordo das embarcações, consoante a sua tonelagem e as rotas que percorriam[749]. Sendo certo que se adquiriam peças no Porto (embora quase nada saibamos sobre o mercado local de venda de armas), era mais fácil consegui-las em Lisboa, equipando-se aí o barco do zero, ou completando a artilharia que já levava; e seria lógico concluir os trabalhos ajustando o aparelhamento do navio consoante a quantidade e o tipo de material bélico metido a bordo. Como exemplos desta prática citem-se, o ainda agora mencionado caso da nau *Espírito Santo*, que, entre outras coisas, ia a Lisboa "tomar sua artelharia"; 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. No dia seguinte, 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 que levava "dous passamuros, duas roqueiras grossas, hum meo fallcam e cinquo berços que são dez pesas e isto ate Lisboa porque laa ha-de tomar a mais artelharia"[750].

- Terceiro, e conforme já foi constatado, porque no caso dos navios com deslocamento superior a 130 toneladas (até 1571) e sessenta toneladas (desde aquela data), os armadores embora o pudessem fazer no Porto (particularmente a partir deste último ano), poderiam, em razão dos seus interesses comerciais, preferir levar as suas embarcações a Lisboa a arquear

---

[749] Publicados, em parte, por FERREIRA, J. A. Pinto – *Certas providências...*, citado. Voltarei a falar destes alvarás e provisões régias sobre artilharia e defesa dos navios nacionais.

[750] AHMP – liv. 422, respectivamente, fls. 24v, 17v-18, 19-19v. Voltarei a referir estes equipamentos militares quando tratar do perfil da frota do Porto.

para aí receberem o competente prémio outorgado pelo rei aos construtores de navios. Esse prémio, caso os donos dos navios assim o desejassem, poderia ser satisfeito "em artelharia, poluora, e armas" e, não as havendo disponíveis, "em ancoras, vellas, e enxarceas, ou outras cousas de que tiuerem necessidade"[751].

- O quarto, e último, ponto requer explicações mais aprofundadas. Lisboa tem um peso muito expressivo, vital mesmo, no comércio marítimo portuense, sendo um destino praticamente incontornável para os seus mercadores e homens do mar desde a Idade Média.

Relacionado com a própria construção naval, tema que tem perpassado por estas páginas, o ancoradouro lisboeta chega a determinar rotas e mercados aos navios portuenses, sendo estes contratados para irem carregar materiais como fio para cordoalha ou breu para a calafetagem a diversos portos andaluzes, com mandado do feitor régio aí estabelecido[752].

Nesse concorrido espaço portuário, os mestres dos navios do Porto (como os de outros ancoradouros nacionais e internacionais) encontram muito frequentemente fretes para os mais variados destinos. Muitos seguem para lá contratados, com objectivos bem definidos, como os que levam carnes ou fio para os armazéns do rei. Outros vão sem qualquer negócio assinado, em busca de clientes. E encontram-nos, como os que ainda há pouco vimos que eram fretados para ir buscar materiais de construção para a Ribeira das Naus.

Voltemos aos navios que estão para 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*, ainda foi mais eloquente: em 17 de Julho do mesmo ano, declarou que "hia 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"[753].

Alguns desses destinos ou as cargas que se transportam, podem implicar ajustamentos na arquitectura da embarcação. Ir para S. Tomé ou para o Brasil, ou mesmo para a Índia (circuito experimentado por alguns navios da cidade do

---

[751] *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. Voltarei a referir-me mais detalhadamente a este regimento.

[752] COSTA, Leonor Freire – *Naus e galeões...*, citado, p. 338-339, 356 (neste caso, sobretudo, navios de Matosinhos e de Leça, localidades fortemente vinvuladas à cidade.

[753] AHMP – liv. 422, respectivamente, fls. 23 e 24.

Porto como já se viu) era diferente de rumar à Flandres ou ao Mediterrâneo. Viagens tão longas e delicadas implicavam cuidados especiais com o material e preparação do barco, sendo recorrente o recurso aos técnicos do estaleiro, chegando os navios 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 os de proa ou de bordo, que é preciso aproveitar ou vencer com o pano adequado.

Portanto, tomando em consideração essas variáveis, torna-se habitual mandar construir, junto dos carpinteiros, estábulos para animais, escadas de acesso ou cabines para passageiros, e requerer aos calafates que se calafete uma coberta ou se retire, que se tire o navio a monte e se lhe dê querena como em qualquer escala, adaptar os mastros e as vergas a determinado velame, mudar esse mesmo velame, etc., entre muitas outras possibilidades a ter em mente.

No caso dos navios de primeira viagem, quando ainda não há nenhum negócio em perspectiva (o que se poderá classificar como excepção) e o destino é Lisboa onde se espera achar frete, guardam-se eventuais modificações (nestes casos, podemos considerá-los, mesmo, acabamentos) para os estaleiros da Ribeira das Naus.

Terminemos esta primeira incursão por Lisboa com uma descrição sumária de três casos elucidativos daquilo que acabei de afirmar, um referente ao século XV e os outros dois à centúria seguinte.

Entre 1451 e 1456 a nau *Ferreira*, do Porto e diversos navios desta mesma cidade, fizeram várias vezes a viagem entre Lisboa e Ceuta, carregando mercadorias 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 diversas obras de estaleiro. Entre as 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[754].

---

[754] "Item deu e despemdeo dous mil quinhentos e trinta e dous reaes em conpra 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 biij° arrobas de pez e por quinze pedras destopa e por dez canadas dazeite e por outras cousas necesarias [parte destas coisas, ou a totalidade gastas nesta

Em 12 de Setembro de 1537, as nossas já conhecidas naus de Gonçalo Anes Boquiqua e de Afonso Luís o Cício aguardavam vez ancoradas em Lisboa, para se "averem de coreger de mares e pendores"[755].

Finalmente, 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 para os níveis da cidade pois, apenas neste contrato, prevê-se que o mestre traga 120 toneladas de mercadoria. De caminho, deveria carregar escravos em Cabo Verde. Como não se diz expressamente se a nau é nova (embora possa sê-lo), não podemos afirmar com segurança que estivesse em Lisboa para arquear. Aquilo que sabemos é que o barco aí permaneceria ainda durante algum tempo pois estipula-se que os fretadores "lhe decllararam hum mes antes que parta do dicto Lisboa que mercadorias lhe asy daram". Finalmente, e trata-se de uma informação concreta e significativa, determina-se "que elle mestre sera hobriguado antes de se partir da dicta cidade de Lisboa ha fazer ha dicta nao em nao redonda"[756].

12.6. Estaleiros fora de Portugal

A fragilidade das embarcações e as características da navegação são aspectos a ter em consideração na hora de avaliar o desgaste do navio e de proceder a reparações que podem ir de simples consertos rápidos a outros mais demorados, eventualmente

---

nau]. E a vinte e hũ callafates que callafetaram e 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 arrovas de pez. Item deu novecentos e sasenta e oyto reaes em conpra 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 andarom 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 ocasião foram também arranjados e calafetados os navios de Pedro Rodrigues (uma caravela), Egas Gonçalves e de Leonel de Lima, todas elas embarcações do Porto. TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 1, fl. 78, publicado por AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das chancelarias reais...*, citado, tomo II, 1934, p. 342-364.

[755] Voltarei a falar destas naus pois a informação sobre elas é extremamente importante, revelando a eventual participação de navios da cidade do Porto na Rota do Cabo. O documento está em 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. Refira-se também que estes navios eram novos, tendo sido construídos nesse mesmo ano nos estaleiros de Miragaia. Deslocavam ambos 150 toneladas e, por isso mesmo, estavam em Lisboa para arquear com .vista ao recebimento do subsídio à construção.

[756] Isto quer dizer que a nau podia arvorar predominantemente pano latino? Sobre este caso, ver ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 52, fls. 128v-130v.

implicando complexas obras na sua estrutura. O casco de madeira, sujeito a toda a sorte de acidentes e o tipo de navegação, demorada, sobre águas de diferentes temperaturas em variadas épocas do ano, aceleravam a deterioração do material, agravada quando o navio já tinha em cima diversas temporadas de serviço ou recebera madeiras indevida ou insuficientemente tratadas. Sendo provável a utilização de estaleiros nos portos de escala para reparações ocasionais (ou, mesmo de remodelamento profundo quando se tratava de viagens de longo curso, no porto de chegada) não há como o comprovar. Por esse motivo, qualquer notícia, por muito indirecta que seja, que indicie essa prática, interessa ser registada.

Eleitos como dois dos principais destinos da mercancia portuense, o Brasil e a Flandres são territórios frequentados intensamente pelos navios do Porto e os seus ancoradouros deviam disponibilizar serviços de apoio aos barcos que neles aportavam[757].

A organização dos espaços de construção naval nos territórios americanos dos reinos ibéricos foi relativamente tardia. Até Seiscentos, pouco mais do que a simples manutenção dos barcos poderia aí ser feita. É muito importante verificar como também aqui a logística naval pôde funcionar como factor de promoção de um determinado porto. Por exemplo, em Cartajena, porto da Terra Firme, passou a ser possível aos navios da frota de *La Guardia* da carreira das Índias (a da prata do Peru) fazer as invernadas quando esse ancoradouro foi convertido, na primeira metade do século XVII, em *porto de carenado* ou *de querenagem*[758].

Sabemos como a construção naval no Brasil era de alto nível no século XVIII[759]. Entretanto, durante o século XVI, "multiplicaram-se também as tentativas de construção [...] – Baía, Rio, Paraíba e Maranhão –, tentativas que se desenvolveram

---

[757] Principalmente estes dois. Mas, com cruzamento de informações e fontes estrangeiras, poderemos alargar esse âmbito de participação a outros espaços – por exemplo, ao Mediterrâneo – onde se observam realidades que, posteriormente, poderão ter sido experimentadas no porto de origem. Por exemplo, entre os armadores utentes do porto e arsenal de Pisa entre os séculos XV e XVI encontram-se portugueses. Ver ANGIOLINI, Franco – *L'arsenale di Pisa fra politica ed economia: continuità e mutamenti (secoli XV-XVI)*, in *Arsenali e città...*, citado, p. 69.

[758] 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), p. 30.

[759] Muitos dos navios da *Carreira da Índia* dessa centúria foram fabricados nesse território sul-americano e essa prática era mesmo aconselhada pelos especialistas navais e pelas autoridades indianas, considerando que "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.

principalmente a partir da Restauração"[760]. Através de dados fornecidos pela documentação notarial da cidade do Porto, sabemos que já no final dos anos sessenta do século XVI existia uma "ribeira" no território, coordenando a construção no Rio de Janeiro e no Espírito Santo, com alguma organização, originada no Porto como se pode depreender pela presença de um patrão, Gonçalo Dinis, natural desta cidade[761]. Por outro lado, esta informação deve ser integrada no contexto de incentivos fornecidos pela Coroa à construção de barcos, abrangendo o Brasil e as Ilhas, conforme se pode observar em diploma de 1561[762].

Quanto à Flandres, outra região altamente visitada pela navegação portuguesa, e dotada de boas infraestruturas portuárias, poderá ser significativo o caso do fretamento para o Brasil da nau *Nossa Senhora da Conceição*, mestre Salvador Gonçalves de Matosinhos, em 21 de Agosto de 1568, no qual se estipula que o pagamento de parte do valor acordado será efectuado "do dia que chegar avante *a querena* de Inveres a quinze dias primeiros seguintes"[763].

Do que atrás foi exposto relativamente aos estaleiros de fora do Douro, verifica-se que não há nenhuma notícia de que alguma vez os armadores do Porto tenham recorrido a outros centros de construção para mandar fazer os seus navios. As referências à utilização desses estaleiros resumem-se a pedidos de arqueação em Lisboa e a eventuais obras de reparação, estas decorrentes da actividade normal e do desgaste sofrido pelas embarcações em cada viagem, numa prática marítima conhecida desde sempre em todo o lado. Deste modo, conclui-se que os estaleiros portuenses responderam sempre efectivamente à procura local de navios. Fica, no entanto, a possibilidade de alguns barcos terem sido comprados noutros lugares: noutros portos nacionais, nos portos ultramarinos e, mesmo, no estrangeiro. Mas essa era também uma prática usual em todo o universo marítimo europeu. Todos, desde os armadores particulares ao rei, aproveitavam vendas de ocasião para adquirir um navio que lhes interessasse. Analisarei o comércio de navios noutro capítulo[764].

---

[760] 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.

[761] "Gonçalo Dinis, patrão da ribeira do Rio de Janeiro e da ribeira do Esprito Santo que he nas partes do Brasyll". Está no Porto em 10 de Outubro de 1570, onde é feito procurador de Margarida Fernandes, viúva de Pedro Eanes, mestre e piloto do Porto, para receber "da mão do senhor Mem de Saa", "certa soma de pao do Brasyll que foy pormetido ao dicto [...] seu marido". ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 36, fl. 88.

[762] TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 267.

[763] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 26, fl. 61v.

[764] Porque se trata de um assunto muito importante e porque há matizes a colocar ao que foi dito. Em especial nas compras feitas no estrangeiro. É que há mercados preferidos para comprar navios, como a Biscaia ou o próprio Algarve em certas alturas. Nessa altura,

13. De regresso ao Porto: assistência aos navios estrangeiros

Embora apartado do âmbito da construção de navios novos, e para finalizar este capítulo convém, igualmente, mencionar a prestação de serviços de assistência pelos estaleiros às embarcações em trânsito, nacionais ou estrangeiras. Surpreendido por uma tormenta ou por corsários a quem deu luta, o mestre de uma embarcação danificada podia ser forçado a efectuar uma escala imprevista para reparar o seu navio, antes de prosseguir viagem em condições de segurança. Já vimos como durante o século XV deram entrada em Miragaia diversos barcos nestas condições, pagando o serviço prestado integralmente, ou contando com um desconto autorizado pela Câmara quando os navios actuavam em seu prol e benefício. A urgência do serviço podia, no entanto, apanhar desprevenidos (leia-se, sem dinheiro vivo) os responsáveis pelo barco. Atendendo a essas situações, aprovaram-se, desde a Idade Média, regulamentos que concediam facilidades comerciais evitando-se entraves habitualmente colocados à prática mercantil. Em 1533 tresladou-se nos livros da alfândega do Porto a confirmação de um dos capítulos do regimento da mesma casa (de 1410) segundo o qual se autorizava aos mestres dos navios, do reino e de fora dele, a venda de alguns panos que trouxessem, tendo necessidade de aprovisionar ou reparar a embarcação (fala-se especificamente em madeira), pagando apenas a dízima da venda[765].

14. Nótula sobre a propriedade e financiamento dos estaleiros do Porto

Depois de coligidas algumas informações acerca dos principais estaleiros do Porto e de listar alguns dos mais utilizados pelos seus navios ao longo da costa portuguesa e fora dela, é altura de regressarmos à cidade para tentarmos perceber quem são os proprietários daqueles espaços.

Na análise desta temática devemos ser cautelosos. O local reservado à construção naval integra-se num complexo mais vasto: o porto marítimo. Este distribui-se desde a cidade até bem próximo da foz do Douro, com prolongamentos até Leça e Matosinhos, e oferece assistência técnica de natureza diversificada, contando-se a construção e manutenção de barcos entre os componentes mais importantes.

O desenrolar da vida portuária e a importância estratégica desta, que rapidamente ultrapassa o âmbito meramente local, haveria de despertar o interesse de várias entidades, preocupadas em fazer destas estruturas instrumentos eficazes ao serviço da vida mercantil.

---

veremos como é que os portuenses reagiam a essa oferta e como é que as autoridades lidavam com ela.

[765] TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 4.

Deste modo, impõe-se atentar no facto de, neste espaço dilatado que é o porto marítimo, se entrecruzarem, sobreporem ou complementarem vários tipos de poderes, consoante os interesses que os movem. Poderes que se exercem sobre o espaço físico, propriamente dito; que impõem a sua presença na aprovação de normativa de funcionamento dos serviços disponíveis e responsabilização pela sua eficácia; que definem a tutela e regulamentação destes serviços; enfim, que participam na partilha dos rendimentos gerados e nas despesas correntes ou extraordinárias.

Ao observarmos o caso portuense, detectamos uma actuação sistemática do município, a vários níveis, que vai desde a intervenção no espaço (aspecto já várias vezes mencionado) à organização e fiscalização das obras navais. Esta interferência camarária é acompanhada por igual interesse do poder central, cada vez mais actuante e decisivo na matéria. Eleita como vital no edifício do estado, a política naval, nas suas dimensões militar e mercante, não descuraria uma ingerência activa num dos centros marítimos de maior importância a nível nacional, à semelhança do que vinha acontecendo em diferentes pontos da Europa[766]. Encontramos também resquícios de poder senhorial, na forma de cedência de uma parte das receitas fiscais geradas pelo comércio. Falo da *redízima*, outorgada à mesa do Cabido em tempo de D. João I.

Deparamos, ainda com algumas medidas relativas à organização do trabalho; mas falta-nos muita informação sobre o normal funcionamento das relações laborais, fundadas, como é sabido, em formas corporativas, e a capacidade de reivindicação dos grupos profissionais envolvidos na construção[767]. O que raramente encontramos, e por vezes apenas podemos adivinhar, é a forma de participação (e os seus resultados práticos) dos directamente interessados, os homens do mar e os mercadores, em todo este processo. Devemos, no entanto, admitir que o parecer dos náuticos, se bem que silenciado na documentação, seria considerado. Muitos aspectos da vida marítima evoluíram neste tempo graças ao "diálogo", à troca de experiências entre os promotores das obras, os técnicos, os utentes e os financiadores, concretizando aquilo que Jan Glete chama o trabalho "em rede". Ora, neste campo, a experiência dos homens do mar e do comércio, feita em larga

---

[766] Este assunto é analisado de forma exaustiva no brilhante livro de GLETE, Jan – *Warfare at sea, 1500-1650...*, citado, especialmente no capítulo 4º dedicado ao estudo dos "estados, organizações e guerras marítimas", p. 60-75.

[767] Apesar destas lacunas, adiante tentarei falar da questão do trabalho no estaleiro remetendo, desde já, para a sua consulta.

medida na observação e no contacto com realidades externas, representaria um contributo inestimável[768].

Conheceremos a seguir alguns exemplos concretos deste enunciado que, diga-se, dado o seu carácter abrangente, surgirá em vários momentos deste trabalho.

Como se pode perceber, a existência de múltiplos poderes interferindo nas várias dimensões da vida portuária (por vezes simultaneamente), dificulta a classificação dos estaleiros. Que dizer dos do Porto? Eram municipais ou régios? Para a época que nos ocupa, talvez nem uma coisa nem outra.

Já vimos como se chegou até aqui. Durante a Idade Média, essa distinção poderia ser feita. Havia as taracenas do rei e sobre elas não subsiste qualquer dúvida: eram propriedade do monarca que aí mandava fabricar os seus navios e guardar todas as achegas nos barracões contíguos. Mas a informação que delas temos é escassa. E ambígua no que se refere a participações financeiras. Parece que em certos momentos (de crise militar como os que se sentiram nos finais do século XIV) o município, se não contribuía com parte dos dinheiros, pelo menos avançava alguns capitais para despesas mais urgentes. Num acerto de contas com o rei em 1388 a Câmara contesta o montante que lhe era exigido, pois ainda não havia sido reembolsada das despesas que tivera de fazer: "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 pareçia por aluara sjnaado por Joham steuez scripuam das dittas tarraçanas"[769].

Além disso, ignora-se se havia alguma espécie de acordo com o município, autorizando o fabrico de navios de particulares nessas taracenas, o que face ao exposto atrás, seria provável; como desconhecemos se as embarcações aí eventualmente produzidas eram efectivamente do rei ou pertenciam a armadores do Porto e estavam disponíveis para o serviço do estado, na habitual forma de requisição ou apenamento[770].

A concentração da actividade em Miragaia, pelo menos desde o século XV, deverá ter alterado o estatuto dos estaleiros.

---

[768] Glete centra a sua análise no estudo da formação das marinhas de guerra. Contudo, muita da análise a que procede faz-se sobre realidades de natureza diversificada, económica, social e política, que concorrem decisivamente para o desenvolvimento do mundo naval e, consequentemente, da guerra; ver *o. c.*, p. 72, 17-20.

[769] *Corpus Codicum...*, vol. VI, p. 9.

[770] Sobretudo a partir do momento em que as galés passam a ocupar uma posição subalterna na guerra e no comércio. Falo em particular da marinha do norte de Portugal. As galés, como unidades de transporte ou de guerra efectivas, desaparecem das águas portuenses no século XV. Embora possa não existir qualquer relação, esse desaparecimento coincide, em geral, com a transferência dos estaleiros que temos vindo a acompanhar.

Localizados num arrabalde, levantava-se, desde logo, o problema da propriedade do chão, da areia. Se bem que a maior parte das informações dê o espaço como terreno camarário, a questão não era assim tão líquida.

Desde que se constituiram em confraria, de S. Pedro de Miragaia (por vezes também designada do Espírito Santo), em meados daquele século, os homens do mar de Miragaia têm parte nele e, por essa razão e mediante acordo, recebem metade das taxas pagas por quem nele fizesse ou reparasse navios. Essas taxas, como vimos, chamavam-se *assentos*.

Sobre esta matéria convém referir que os armadores os pagavam em duplicado: ao rei e ao concelho, embora em modalidades diferentes. Em carta de D. Manuel, de 31 de Maio de 1520, dirigida a Álvaro de Braga "noso ofecial e escrivão d'alfandegua e almoxarifado da cidade do Porto", definia-se o preço dos manifestos de mercadorias de que o rei não cobrava dízima, 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 seus donos ao citado escrivão, respectivamente, cem e cinquenta reais[771]. Esta seria uma das fontes que gostaríamos de possuir. Todavia, não se conhece nenhum livro de assentos da alfândega do Porto.

Estamos, por isso, muito melhor informados sobre os assentos que eram pagos ao concelho.

Variavam de acordo com a tonelagem, neste caso mais detalhada, com o tipo de navio e, como disse, conforme se tratasse da construção de um barco ou apenas da sua reparação. Note-se que só abrangiam as embarcações de particulares. O rei, quando mandava fazer as suas, não pagava.

---

[771] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 154v. Adiante, explicitarei o que se entende, neste diploma, por navios grandes e pequenos. Note-se que se trata de mais um privilégio régio concedido a Álvaro de Braga (a receita dos assentos amplia o seu "selario"), e ainda terá a ver com a sua participação na primeira expedição de Vasco da Gama à Índia, na sequência da qual foi investido nos cargos citados: em 1501 recebeu carta de privilegiado, para si, seu filho mais velho e filhos varões que em linha directa fossem dele descendendo; no ano seguinte foi-lhe passada carta de escrivão da alfândega e almoxarifado do Porto. É possível que tenha sido ele a redigir o *Roteiro* da viagem do Gama, atribuído, no entanto, a Álvaro Velho. A carta de privilegiado encontra-se em TT – *Leitura Nova. Além Douro*, liv. 1, fl. 229. Sobre a restante informação ver VITERBO, Sousa – *o. c.*, p. 98-99. Recentemente, José Marques analisou a questão da autoria deste mesmo roteiro. Reconhecendo a dificuldade em pronunciar uma conclusão definitiva, devido aos "escassos elementos disponíveis", fez a seguinte opção: "enquanto não for demonstrado, de forma ineludível, que a autoria deste *Roteiro* pertence a outrém, continuaremos a considerar Álvaro Velho como o autor deste notável documento da expansão ultramarina portuguesa". 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, p. 19.

Como Iria Gonçalves já constatou, pode-se detectar alguma relação entre os montantes devidos e o porte dos navios. Pela construção destes navios pagava-se uma taxa que variava entre os 100 (barcos pequenos, caravelas até 25 toneladas) e os 400 reais (nau e navios de 180 toneladas para cima)[772]. 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)[773].

Os primeiros assentos datam de 1450 e constituem parte do primeiro livro de contas da Câmara existente. Nesses, ainda não se menciona a entrega de metade do dinheiro à confraria, facto que pode levar-nos a pensar que essa contribuição estaria, de alguma forma, relacionada com a dotação de uma renda ao hospital do Espírito Santo, de que já falarei[774].

A cobrança deste direito terá prosseguido nos mesmos moldes e com a mesma "tabela" durante o século XVI, sendo apenas alterada em 1614. Também verificaremos esta alteração de imediato.

Apesar de as contas poderem transitar para outros anos, a recolha dos assentos parece ter sido efectiva. Apenas numa ocasião se regista que "hum homem de Lisboa" mandou fazer uma caravela "de que ha de pagar C^{to} L reais"[775].

Uma vez que os preços não eram muito elevados (embora isso seja relativo pois tratava-se, no fundo, de mais uma despesa a onerar um serviço já de si bastante caro[776]) e, a partir de meados do século XV, os rendimentos serem repartidos, a receita obtida raramente era volumosa. A maior foi alcançada em 1538-39 com um total de aproxidamente 6 000 reais a dividir entre a Câmara e a confraria[777]. A documentação da confraria de S. Pedro de Miragaia indica-nos o segundo ano mais

---

[772] GONÇALVES, Iria – *As finanças...*, citado, p. 44-45.

[773] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, respectivamente, liv. 2, fl. 217 e 24.

[774] E pode também abrir-nos a possibilidade de colocar a hipótese de apenas nesta altura os estaleiros estarem devidamente consolidados, iniciando-se a cobrança do tributo que compensasse o investimento aplicado na construção da nova estrutura. Como terceira hipótese explicativa, o facto de o volume de construção/reparação de navios se tornar agora suficientemente atractivo para motivar a Câmara a cobrar uma nova receita fiscal – se bem que modesta – que ajudasse a ampliar as suas receitas.

[775] Em 1493-94. AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 2, fl. 81.

[776] Convém insistir nesta ideia: o assento é barato mas o serviço pode atingir montantes consideráveis. A seu tempo veremos como os preços dos navios podiam ser extremamente elevados, assim como as reparações. Um exemplo destas: antes de 1584, Maria Pires, moradora em Miragaia, dona de parte de uma nau que havia chegado do Brasil, entregou ao seu sócio 22 461 reais "pera despesas e concerto da dicta nao pera tornar outra vez pera ho dicto Brasill". Considerando que as despesas corriam a meias, a reparação do barco atingiu os cerca de 45 000 reais, quantia que se pode considerar bastante grande. Ver ADP – *Po 1º*, 3ª série, livro 76, fl. 133. Publicado no apêndice documental deste trabalho, doc. nº 78.

[777] Trata-se, no entanto, de um caso excepcional. AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, fls. 197, 304v-305.

produtivo, o de 1536, já referido, no qual se cobrou a quantia de 2 680 reais[778]. À distância, segue-se-lhes o ano fiscal de 1509-10, com um total de 1 130 reais distribuídos pelas mesmas instituições[779]. No restante, repito, os montantes são muito mais modestos, na ordem das poucas centenas de reais. Como já antes expliquei, creio que este é o melhor aferidor do nível de laboração dos estaleiros. Pena é que a maior parte dos livros de contas tenham desaparecido e os registos confraternais não dêem deles notícia.

Em lado nenhum se justifica porque é que a associação dos mareantes de Miragaia tinha direitos sobre este espaço. Ou porque já o usassem intensamente antes dessa data, respeitando-se, portanto, o costume; ou porque, tendo em consideração a sua actividade, foi-lhes reconhecido esse direito mediante certas contrapartidas relacionadas com a quantidade de cera com que contribuíam para aliviar as despesas do concelho na festa do Corpo de Deus; ou ainda, porque a parte que cobravam dos assentos dos navios aí feitos, tenha sido afectada como renda ao hospital do Espírito Santo que passa da administração da Câmara para a da confraria em 1454[780].

Em meados do século XVI, talvez porque se levantassem questões de "alugueres", que desconhecemos, ou simplesmente para colocar a escrita em ordem, o provedor Gonçalo Fernandes o Pigarro registou nos livros o "Regimento he governança do espritall do Santo Esprito que esta no arrabarde de Miragaia dos mestres e pilotos e cordoeiros em que anda a governança do espritall". Neste regimento definia-se que o provedor, para além de prestar contas do rendimento geral 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 [rasgado] derom a confraria pera ha

---

[778] APSPM – liv. 2, fl. 163. O provedor apontou a receita de 1 340 reais.

[779] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 2, fl. 217.

[780] Não se conhece a data de fundação desta confraria (que agrupava também cordoeiros, alguns calafates e carpinteiros), igualmente conhecida como do Espírito Santo pela sua ligação ao hospital. Sobre o acordo celebrado na Câmara pela gestão do hospital e outros aspectos do seu relacionamento com a sociedade envolvente ver BARROS, Amândio Jorge Morais – *A confraria de S. Pedro de Miragaia...*, citado, p. 148 e seguintes.

cerra que se gasta quando a preciçom de Sam Pedro vay em dia do Corpo de Deus 'acompanhar ho Santissimo Sacramento"[781].

A Câmara, conforme já fomos vendo, reconhecia este direito. Todavia, os provedores mais cuidadosos sabiam que estas concessões eram frágeis e estavam, por vezes, à mercê do juízo de um qualquer funcionário encarregado de vistoriar contas ou inventariar receitas. Como aconteceu por volta do ano de 1529, quando as rendas do concelho foram submetidas a inspecção e a partilha dos assentos posta em causa[782]. O citado Gonçalo Fernandes era um desses provedores. Nesse ano regista 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 requereo que lhe amostrassem como a confraria levava ametade destes assentos he se fez prova pelos vereadores antiguos [em 1529 especificava: "he lhe apresentarom alvaraes"] em como senpre de antigidade levava a dita confraria ametade dos assentos de que nom avia memorria de homens".

Na sequência desse testemunho, o juiz mandou que essa declaração fosse registada no "tombo novo" das herdades 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"[783].

Não sei por quanto tempo mais a confraria continuou a deter este direito. Em 1614, a mesma Câmara que antes o reconhecera, afirmava agora que a construção de "barqos e barqas e navios de alto bordo e pequenos" se fazia na praia de Miragaia, cujo areal lhe pertencia "sem outra pesoa algũa nelle ter parte"[784].

Era tempo de mexer na taxa. A partir de 15 de Junho de 1615, esse tributo deixou de ser variável, passando os interessados a pagar um valor fixo, de 400 reais, por cada unidade construída[785].

---

[781] APSPM – liv. 3, fl. 3. O documento não tem data mas deverá ter sido feito entre 1550 e 1551, altura em que este provedor desempenhou o cargo.
[782] APSPM – liv. 2, fl. 178v.
[783] APSPM – liv. 3, fl. 5.
[784] AHMP – *Tombo velho*, Tomo I, fls. 734-734v, citado por SILVA, Francisco Ribeiro da – *o. c.*, vol. I, p. 213.
[785] Idem. *Ibidem*. Ver também CRUZ, António – *O Porto na génese...*, citado, p. 28. Nada se diz quanto às reparações dos barcos. Podemos interpretar este aumento dos preços dos

Tanto quanto nos é dado transparecer por estes elementos, o Concelho aparecia como principal senhorio do espaço, afirmando-se como a única entidade capaz de impor o seu ordenamento, definir e cobrar as taxas a satisfazer por quem o procurava. Mas, em matéria de organização dos serviços, de constituição do quadro de pessoal e de relações laborais, não estava sozinho.

Neste domínio há que ter em conta o peso da presença do rei e dos seus homens. Como se pode adivinhar, ele era grande e fez-se notar abertamente.

Desde logo, já o vimos, contrariando intenções da Câmara quanto ao ordenamento do espaço portuário, recusando libertar espaço das taracenas, entendendo que essas intenções interferiam com a sua estratégia de implantação; e isso numa altura (recorde-se: questão sobre o terreno junto à porta Nova para os tanoeiros em 1536) em que os estaleiros já há muito que funcionavam em Miragaia. Afirmação de autoridade, já se vê.

Atente-se noutro aspecto: o rei não paga assentos dos navios que regularmente manda fazer neste local. Pelo contrário: quando isso sucede, há meios da Câmara arrolados para esse serviço, em certos casos (como aconteceu com os navios para Vasco da Gama) com carácter prioritário, entrando as despesas realizadas nos exercícios fiscais da urbe[786].

Penso que isto se relaciona com o último ponto dos que pretendia desde já realçar. Se é certo que a Câmara concede o usufruto do terreno, parece, por outro lado, que a organização do trabalho compete, de um modo geral, à Coroa. O escalonamento, extensão e nomeação do corpo de oficiais depende do seu alvidrio. Embora a Câmara consiga algumas prerrogativas sobre a distribuição de trabalhadores, nomeadamente a garantia de que parte desse pessoal fica afectado a serviços prestados a particulares ("aas obras da cidade") e que a sua repartição se faz com o acordo de um seu representante, essas concessões são letra morta perante as necessidades das obras do rei. Facilmente se adivinha o que se passava nestes casos. A encomenda do monarca ou o apresto de navios afectados ao seu serviço eram assuntos inadiáveis. Aliás, uma das razões que levava à opção por um estaleiro pelo poder central era a sua capacidade de resposta expedita à execução dos trabalhos requeridos. Perante situações dessas, o responsável pela distribuição 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

---

assentos como uma tentativa de desencorajar a construção neste local, num processo que vinha tentando implementar desde meados do século XVI.

[786] Embora possamos admitir que algumas delas sejam reembolsadas pelos contratadores ou encarregados das obras.

distribuidor do concelho podia ele bem; lidar com a censura do rei é que podia ser mais complicado.

A repartição faz-se de acordo com as necessidades dos encargos régios, ou com o poder descricionário dos seus agentes. É que podemos estar, igualmente, perante um problema de exercício do poder. Repartir os oficiais da construção era fazer uso de uma autoridade, era dar trabalho a alguém ou decidir a colocação de alguém em empreitadas mais ou menos lucrativas, mais ou menos prestigiantes. Podia ser, também, retirar ou impedir certos artífices de trabalhar em obras contratadas particularmente e eventualmente mais vantajosas. Era, no fundo, preterir uns e promover outros. Funcionários escudados na autoridade do rei, investidos em funções administrativas através das quais vislumbravam proveitos, podiam ser tentados a ignorar a jurisdição dos seus parceiros nomeados pela Câmara. Alguns foram-no.

Sem prejuízo de a eles voltar, citem-se dois casos ocorridos em 1460.

- O primeiro está relatado numa acta de vereações de 30 de Agosto. Fala 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[787] 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 fecto nas costas da dicta enfformaçom que mandarom dar a Lourenço Mateus que ataa ora per mandado da cidade teve dello carego"[788].

- Mas 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 os assuntos que os procuradores da cidade levavam às cortes de Évora ia uma queixa 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

---

[787] Era almoxarife das taracenas. Nos estaleiros, desempenhava a função de patrão do rei, portanto também ligado aos assuntos de marinharia, em lugar de João Martins, seu, pai, que se finara, para a qual recebeu carta de nomeação em 23 de Setembro de 1441. TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 2, fl. 77v, citado por VITERBO, Sousa – *o. c.*, p. 246.

[788] AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 234v. Também 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.

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"[789]. Uma resposta clara mas sem qualquer censura ao provedor. Que pretende limitar eventuais abusos e agradar aos queixosos, sem comprometer demasiado o seu oficial. Como era timbre do monarca em questão. Mas podemo-nos interrogar se ela seria a mesma se os problemas se devessem a efectivas preocupações com o despacho dos navios da Coroa.

Contudo, esta área sensível da organização dos estaleiros navais do Porto precisava de ser definida. Foi D. João II a encarregar-se dessa tarefa. Em 18 de Janeiro de 1491 aprovava um diploma conferindo uma série de 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[790]. Adiante, acompanharemos a carreira de alguns. Estava definitivamente criado o corpo de carpinteiros da ribeira do Porto. Em Lisboa, essa regulamentação, abrangendo um contingente máximo de 300, foi aprovada no ano seguinte[791].

Cruzamento de poderes, relações potencialmente conflituosas, pouca clareza na definição das áreas em que cada um se move. Os mesmos carpinteiros privilegiados pelo monarca, tanto servem na construção de navios da armada real, como celebram empreitadas com particulares[792]. E, em caso de conflito, por exemplo acerca do espaço assinado pela Câmara para a fábrica de um barco a um armador particular, é o tribunal do rei a decidir a questão em última instância[793].

Temos assim um estaleiro municipal onde o monarca participa decisivamente; um estaleiro municipal que também funciona como estaleiro do rei. Observadora atenta destes fenómenos, embora para épocas posteriores, Odriozola Oyarbide constatou

---

[789] CRUZ, António – *Os privilégios dos calafates...*, citado, p. 153.

[790] Idem. *O. c.*, p. 154. Ver ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 193. Como afirmei, voltaremos a ver este e outros documentos sobre os oficiais da ribeira, observando privilégios, áreas de jurisdição da Contadoria do Porto e percursos de alguns oficiais.

[791] COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 273. Significativamente, a organização do pessoal do estaleiro lisboeta esteve a cargo, sucessivamente, de dois mestres de carpintaria transferidos do Porto.

[792] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 106, fl. 145v. Antão Gonçalves, carpinteiro da ribeira, está comprometido com o Balio de Leça em 1595, a fazer-lhe um galeão. Pedro Franco, carpinteiro da mesma ribeira, está contratado para fazer um patacho ao mesmo Balio. Ver apêndice documental, doc. nº 92.

[793] 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 sua caravela junto da Porta Nova. Já conhecemos este documento.

que a política de compaginar a fábrica de navios para a armada real e a construção de naves para particulares em certos estaleiros, foi um fenómeno que se prolongou no tempo[794].

Dessa prática resultaria senão a elevação, pelo menos a manutenção em níveis aceitáveis, da proficiência dos estaleiros. Já vimos, inclusivamente, como em determinados momentos, foi a iniciativa régia a compensar o abaixamento da procura.

Há um assunto de enorme acuidade que explica e pauta a intervenção do rei na construção naval portuense: 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 criação de infraestruturas relativamente extensas, com edifícios adjacentes e armazéns para guardar tudo aquilo que se relacionasse com o aparelhamento dos navios; paredões, linguetas ou rampas de lançamento dos barcos; barcas e carroções para o transporte de materiais, próprios ou alugados; engenhos, por mais simples que fossem, para manobrar peças e sobresselentes cada vez mais difíceis de mover tendo em conta as necessidades das novas embarcações; a criação de um esquema de aprovisionamento de matérias-primas necessárias à fábrica dos navios; pagamentos a obreiros para as transformar (falo, particularmente de carrejões, fragueiros, isto é, homens que trabalhavam no corte das madeiras, serradores, ferreiros, fragoeiros, 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. E muito mais.

O financiamento destes equipamentos, materiais e serviços, com uma grande percentagem de capital imobilizado que não haveria de entusiasmar qualquer investidor, parece ter sido, na sua maior parte, suportado pela Câmara[795]. Se bem que não haja indicações concretas para os estaleiros, teremos oportunidade de

---

[794] ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes – *La construcción naval en Gipuzkoa...*, citado, p. 138. Leonor Freire Costa salienta o facto de os estaleiros da Ribeira das Naus responderem também a encomendas de particulares; *o. c.*, p. 172-173. Assim, se no Porto temos um estaleiro essencialmente "municipal" que trabalha para o rei, em Lisboa os termos invertem-se, com um estaleiro régio prestando serviços a privados. Esta espécie de partilha da propriedade de estaleiros já era conhecida noutros pontos da Península desde tempos medievos; em Barcelona, principal centro naval do reino de Aragão, eles aparecem como empresa conjunta entre a Coroa e as autoridades urbanas. Sobre este assunto ver ROSE, Susan – *o. c.*, p. 10-11.

[795] A ela competia a "dinamização e criação de infra-estruturas". SILVA, Francisco Ribeiro da – *o. c.*, vol. I, p. 409.

verificar alguns exemplos de trabalhos portuários que apontam nesta direcção: frequentes obras nos cais da cidade ou edificação de marcas para a navegação contam-se entre os mais significativos.

A escassez de fontes complica esta análise. Ainda conhecemos muito mal a estruturação financeira do município para percebermos quais são as receitas próprias e aquelas que o monarca lhe concede ocasionalmente e para que são afectadas. 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, requer-se trabalhos mais alargados com a análise minuciosa de todos 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 monarca parece ser o de coordenar os trabalhos, enviando algum especialista ou confiando a avaliação a alguém da terra capacitado para o fazer, conferindo os relatórios de estimativas de despesas e, eventualmente contribuindo com algum dinheiro, cedendo provisoriamente os frutos de determinada renda ou autorizando uma imposição (invariavelmente sobre o sal ou os vinhos), para atenuar o investimento necessário ou, ainda, dando licença ao lançamento de uma finta para custear parte dos trabalhos[796].

Penso que a "injecção de capitais" estatais na estruturação do estaleiro de Miragaia, não terá sido muito significativa. A partir de certa altura, o poder central dirigiu os seus esforços maioritariamente para a construção do grande estaleiro de Lisboa, adequando-o ao tipo de navios empregados na rota do Cabo. E, se até às primeiras décadas do século XVI, o recurso a outros locais de construção foi expediente utilizado – vimos isso para Miragaia e Quebrantões – podemos entender essa situação como pontual e eventualmente motivada por um acréscimo de actividade em Lisboa a que o estaleiro local ainda não conseguia responder na totalidade. A partir daí, e durante muito tempo, não encontramos notícias da encomenda de barcos no Douro.

A maior atenção da Coroa aos estaleiros do Porto, onde porventura entrará uma componente financeira de maior envergadura (embora também desconhecida),

---

[796] A questão do financiamento das empresas de construção naval no mundo moderno foi tema analisado por CIPOLLA, Carlo M. – *História económica da Europa pré-industrial*. Lisboa: Edições 70, 1988 (1ª edição em língua inglesa, 1974), p. 122: relevando o exemplo do Arsenal de Veneza nos finais da Idade Média e inícios da Época Moderna e os 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". Além disso, de uma forma clara, desde muito cedo, neste sector, "prevaleceu a grandeza" (p. 134).

acontecerá com o incremento da construção naval no Ouro. Esse facto terá a ver com o investimento na fábrica de galeões. Sabemos que estes navios se fazem no Porto desde meados do século, eventualmente em Miragaia[797]. Mas será naquele novo espaço que a sua construção vai evoluir. E, tal como já foi afirmado, com toda a probabilidade, 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 incentivam o fabrico de galeões para a guerra e para o comércio[798], e em seguida, a Filipe II que deles necessita para a execução da sua política expansionista atlântica[799].

A construção destes navios implicava a criação de um espaço adequado. A Câmara terá desempenhado o seu papel na "limpeza" da área, ordenando, por exemplo, o derrube das pesqueiras e outras armadilhas que também prejudicavam o tráfego marítimo, acção que ainda decorria no século XVII[800]. Noutro plano, e como já foi verificado, participava na sua administração, nomeando alguns dos oficiais. Mas a intervenção do rei era essencial. Agora, tudo se passava a um nível bastante mais elevado. A maior dimensão destes estaleiros é notória na quantidade de pessoal que neles laborava: aos trinta carpinteiros e quarenta calafates de Miragaia contrapõe-se agora um total de 147 oficiais, de nomeação régia, aos quais se deve somar um número desconhecido de aprendizes, obreiros e restante mão-de-obra indiferenciada[801]. A fixação de grande parte destes trabalhadores e o deslocamento de efectivos da armada com a criação do Arsenal, a partir de Seiscentos, originaram o crescimento do lugar[802].

---

[797] Em 1595, como vimos, é possível que o Balio de Leça tenha aí um a construir. Mas não deixa de ser uma simples possibilidade baseada no facto de o carpinteiro morar em Miragaia.

[798] "Porque os galeões são os mais temidos e podem servir com maior segurança no comércio". Citado por COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 32.

[799] Constate-se o aumento das encomendas, especificamente aos estaleiros do Ouro, a partir de meados da década de setenta, com um pico nas vésperas da *Armada Invencível* e na reconversão da marinha ibérica depois desta expedição. Recorde-se o que atrás foi dito sobre o arranque decisivo da construção naval no norte da Península, sobretudo no País Basco, contexto em que o Porto (como El Ferrol, por outros motivos) se encontra integrado. Verifique-se também 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. Embora este calado não deva ter sido atingido aqui, saliente-se o facto de os estaleiros da cidade voltarem a trabalhar para a *carreira. O império colonial*..., cit., p. 205. Deveremos também entender este processo, quer os vultuosos investimentos em novos e poderosos navios (que anunciam os navios de linha da armada), quer a intensidade com que ele ocorre, na evolução complexa, então em curso, da guerra naval. PARKER, Geoffrey – *La revolución militar*..., citado, p. 206-207.

[800] SILVA, Francisco Ribeiro da – *o. c.*, p. 185-186.

[801] CRUZ, António – *Os privilégios*..., citado, p. 162-163.

[802] Uma das razões apontadas para a edificação 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

Em síntese, com a instalação e incremento deste novo espaço de construção, assistimos, no Porto, a um processo semelhante ao que se verificou em Lisboa no princípio do século XVI: implementação de um estaleiro vocacionado para responder às exigências da política régia, neste caso relacionado com a construção de um tipo de navio específico, o galeão, produzido em sucessivos contratos para o monarca mas, e também aí se pode detectar um aspecto comum, igualmente para os particulares interessados[803].

De resto, e para concluir este aspecto da propriedade dos estaleiros, note-se, como noutras localidades do reino[804] e de fora dele[805], que não havia constrangimentos à actividade. Explicando: quem pretendesse construir um navio era livre de o fazer onde entendesse, desde que tivesse dinheiro e arranjasse um carpinteiro que o soubesse fazer, e, bem entendido, um espaço adequado que pudesse ser utilizado. Isto mesmo pode ser verificado para Massarelos, nos dois casos já mencionados: em 1579 com a construção da "nau nova" de Manuel Fernandes; e com o testamento de Gonçalo Fernandes Boieiro, datado de 1599, no qual se diz que ele e alguns sócios tinham a fazer um navio "no dito luguar de Maçarellos"[806].

Somando estas situações aos mandados da Câmara ordenando a todos quantos fizessem barcos nas várias zonas ribeirinhas próximas da cidade que tapassem as covas depois de o navio ser lançado à agua, temos a confirmação de que, onde era possível, a construção naval fazia-se e, provavelmente, sem qualquer pagamento ao

---

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 esta questão do trabalho nos estaleiros aos domingos e dias santos sem prejudicar as obrigações religiosas: porque muitas vezes "se carece d'adiantar os trabalhos da construcção de navios para evitar as grandes cheias do Douro". *Apontamentos para a verdadeira história...*, citado, vol. IV, p. 363.

[803] Não devemos perder de vista o facto de a tonelagem destes navios ser variável. Quando se fala de galeões não estamos propriamente a falar sempre de "fortalezas flutuantes". O do balio de Leça, já mais de uma vez citado, a julgar pela comparação que se faz com o patacho de setenta toneladas que manda fazer na mesma altura, não seria um navio muito volumoso; Amélia Polónia, na obra que tenho vinho a citar, p. 355, indica que a tonelagem dos galeões recenseados em Antuérpia de 1535 a 1551 estava compreendida entre as 72 e as 96 toneladas. Tratava-se, portanto, de um navio perfeitamente adequado às necessidades comerciais e ao alcance de vários armadores.

[804] Por exemplo, Vila do Conde. POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. I, p. 296-297.

[805] Por exemplo em Bilbau. GUIARD Y LARRAURI, Teófilo – *La industria naval vizcaína (anotaciones historicas y estadisticas desde sus origenes hasta 1917)*, 2ª edição. Bilbau: Biblioteca Vascongada Villar, 1968, p. 30. Note-se que, nesta cidade, à semelhança do que já vimos para o Porto e Vila do Conde, o concelho licenciava a obra de construção de barcos desde que quem os fizesse se comprometesse a deixar o terreno como estava antes.

[806] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 117, fl. 59. Ver atrás o que se disse sobre a "nau nova" de Manuel Fernandes. Trata-se das duas únicas referências concretas à construção de navios em Massarelos no século XVI. Todavia, já em 1565, fala-se de carpinteiros e serradores que moram "na rybeira de Maçarellos". Como foi dito, o termo "ribeira", nesta época e nestes contextos, é quase sempre sinónimo de estaleiro.

concelho, uma vez que não há registos que falem de taxas fora dos estaleiros de Miragaia[807].

15. Em jeito de síntese

Antes de avançarmos para as iniciativas de construção, sintetizemos algumas ideias. Entre elas, serão de salientar.

1. A distribuição da actividade do sector por dois grandes estaleiros, Miragaia e Ouro, em períodos diferentes, estaleiros esses 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, como teremos oportunidade de ver no capítulo sobre as profissões que a ele concorrem.

2. O rei participa neste processo confirmando a nomeação do pessoal especializado e na concessão de privilégios a carpinteiros e calafates. Neste campo da intervenção régia, é pouco nítida a participação financeira da Coroa na estruturação dos espaços de construção que, no entanto, devia acontecer em diferentes modalidades.

Não nos devemos iludir pelo aparente distanciamento com que a Coroa acompanha os assuntos relacionados com os estaleiros: a actividade marítima é fundamental para o reino. A criação do corpo de pessoal atrás referido e o cuidado na nomeação de mestres dos calafates e dos carpinteiros (cujo mantimento é suportado pela Contadoria régia), bem como na 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, ao nível da administração concelhia, será particularmente sentido no Porto durante a União Dinástica[808].

3. A imperceptível utilização de estaleiros fora do Douro pelos armadores portuenses, com excepção de Lisboa por motivos que se prendem, em geral,

---

[807] Não há, nos livros da Câmara indicação de assentos relativos ao Ouro. Não existiam ou estavam registados em fonte entretanto perdida?

[808] Processo analisado por HESPANHA, António Manuel – *Historia das instituições. Épocas medieval e moderna*. Coimbra: Livraria Almedina, 1982, p. 257. Sobre o Porto e a afirmação do poder real (com o consequente 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. O acompanhamento detalhado do processo de afirmação dos estados – nos diferentes espaços europeus – no âmbito da política militar naval (campo privilegiado para a compreensão destes assuntos) pode ser estudado em GLETE, Jan – *Warfare at sea...*, citado.

com a arqueação dos barcos (que também se realiza no Porto), com a inclusão de equipamentos militares e com a necessidade de preparação dos navios para expedições que daí partem. Quanto aos restantes estaleiros, os barcos do Porto recorrem a eles apenas esporadicamente, no âmbito das suas expedições comerciais, para ajustamentos.

4. Complementaridade entre os centros de produção do Porto e de Vila do Conde nos finais do século XVI. Ao Ouro recorrem contratadores vilacondenses empenhados na construção de galeões para a armada real. Acompanhando este movimento, deslocamento de pessoal, especialmente carpinteiros, dos estaleiros do Ave para o Porto. De alguma forma, também se pode estender esta complementaridade a Lisboa, uma vez que, em certa medida, as encomendas dos contratadores aliviam a actividade da Ribeira das Naus.

Como panorâmica mais alargada, integração deste fomento nas iniciativas lançadas pela Coroa na Biscaia, na tentativa de revitalização do sector.

5. Importância da Contadoria do Porto (ligada à estrutura alfandegária da cidade) na tutela do sector, desde Viana a Buarcos, como analisarei adiante; é ao mestre de carpintaria do Porto que compete a responsabilidade pela nomeação e substituição dos carpinteiros privilegiados pelo rei nos diferentes estaleiros, e é nessa casa que se julgam os litígios decorrentes da actividade ocorridos em qualquer deles. Pelo menos desde 1584 (data da única referência que possuímos) os seus serviços estavam encarregados de certificar a arqueação dos navios construídos na cidade.

6. De um modo geral, e tal como acontecia tanto na orla mediterrânica como no litoral atlântico[809], parece não haver restrições à construção naval, que se realizava em qualquer local propício. Mas é difícil perceber se ela se fazia de modo permanente ou esporádico.

Uma possível explicação talvez se encontre nas conjunturas. É em período de expansão do comércio e construção naval comercial portuenses (1565) que encontramos uma nau para o trânsito oceânico feita em lugar tão inusitado como Arnelas. E é a abrir esse mesmo período, em 1541, que o rei afirma, que na cidade do Porto "e nos lugares de São João de Foz e Matozinhos [em 1574 acrescenta-se Leça] se fazem muitas naos, navios e caravellas". Mas fica a interrogação: até que ponto ela revela uma situação concreta ou apenas o

[809] ROSE, Susan – *o. c.*, p. 8.

desejo do monarca estender o alcance da determinação em que ela vem contida?

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"[810]. Esta certidão foi tirada em 1537 e enviada para a alfândega do Porto onde foi registada, com o respectivo regimento, nos seus livros pelo escrivão Álvaro de Braga.

Pelo teor do documento e pela data do pedido, Gonçalo Pires pretendia fazer um navio de porte igual ou superior a 130 toneladas "debaixo de telhado e antre telhado e cuberta" ou então, comprar uma embarcação a estrangeiros, com menos de cinco anos e de calado semelhante, para receber o correspondente subsídio atribuído pelo rei a quem fizesse ou comprasse navios nessas condições.

Construir um navio obedece a determinados trâmites e depende de quem tem interesse em fazê-lo. Diga-se, desde já, que o interesse e a procura verificados no sector de construção naval portuense se repartem pelos particulares e pelo rei (sendo a participação deste mais descontínua ao longo do tempo que analisamos).

Conforme observaremos quando tratarmos da frota, no século XVI raramente existem navios de propriedade unipessoal e, de um modo geral, todos os que exploram este meio de transporte acabam por ter interesses na actividade comercial.

Feitas estas observações, passarei a descrever alguns momentos do processo.

16.1. Privados

O primeiro passo podemos considerá-lo como o momento da decisão. Interessados em prosseguir determinado negócio por conta própria ou ao serviço de outrém, vários homens ligados ao mar ou ao comércio, ou às duas actividades, resolvem juntar-se para mandar fazer um barco[811]. Devem ter algum conhecimento do mercado (normalmente sabem quanto custa fazer um barco) e disponibilidade de capital para o poderem aplicar nessa parceria.

Se, depois de analisadas as condições de mercado e as perspectivas de negócios futuros, resolverem construir um navio "grande" sabem que podem beneficiar dos

---

[810] TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 181v ("Regimento pera os que fazem naos e navios").

[811] Ou comprá-lo já feito se houver possibilidade disso. Tratarei a questão das parcerias de exploração de navios, em particular a sua composição, adiante.

incentivos aprovados pela Coroa. Nesse caso, como ainda agora vimos, requerem certidão disso pois, para além do prémio de arqueação, passam a estar abrangidos pela isenção do pagamento de sisas de "taboados, madeira, liame, aparelhos, fyo, lavrado nem por lavrar, breu, resina, estopa, ferro, pregadura, panno pera velas, anchoras", e muitas outras achegas e apetrechos necessários ao aparelhamento da embarcação[812].

Depois, contrata-se a obra com um mestre carpinteiro. Já observamos que esse acerto raramente aparece escrito. Mas isso pode não significar que não haja alguma espécie de compromisso assumido e expresso. Como assistiremos em seguida com as "empreitadas" de navios para o rei, certas transacções a elas ligadas, como a compra de madeiras, podiam (deviam?) ser inscritas nos livros das sisas. Todavia, devido ao esquema de arrendamento das mesmas, seguido na generalidade do reino, não dispomos de livros que nos permitam seguir esta pista de investigação. Fique, no entanto, para o Porto, a chamada de atenção para a listagem de produtos publicada por Francisco Ribeiro da Silva, que integrava o "ramo das sisas das entradas do mar, aver de peso e correntes da terra", para se verificar o tipo de materiais a que recorriam os construtores navais da cidade, a sua taxa de oneração, algumas isenções e, de certa forma, a sua proveniência[813]. 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", creio que funcionavam as duas modalidades:

- Conforme o combinado, podia acontecer que o carpinteiro, dados os contactos que possuía em algumas regiões produtoras de madeiras (nalguns casos, era mesmo natural de alguma dessas regiões), se responsabilizasse pela sua aquisição, porventura incluíndo o seu preço nos termos do contrato, negociado verbalmente ou por escrito;
- Noutras situações, a entrega das madeiras competiria ao interessado no navio. Devemos considerar o facto de os homens do mar, conhecedores dos mercados, terem parte activa na aquisição dos materiais[814], encarregando-se de os comprar e trazer junto do estaleiro, depois de satisfeitos os direitos a pagar na Alfândega de acordo com registo (alealdamento) feito de antemão[815].

---

[812] TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 184v.

[813] *O Porto e o seu termo...*, citado, vol. II, p. 872-873.

[814] Porventura receberiam também indicações dos mestres dos estaleiros sobre os diferentes materiais e quantidades necessárias, sendo que o seu próprio alvitre seria tido em consideração.

[815] Recorde-se o manifesto de Manuel Fernandes, em 1579, de aprestos (tabuado, breu e estopa) para o navio que tinha a construir em Massarelos; neste caso, para além de

A partir de 1573, nos registos da redízima do Cabido, passam a ser vulgares os averbamentos relativos a compras de vultuosas quantidades de madeiras; em alguns deles consegue-se identificar o manifestante como estando ligado ao mar, como mestre ou proprietário de navios[816].

Contratados os termos da obra e recebidos os materiais (operações que poderiam demorar vários meses), era tempo de conseguir um espaço para a executar. Já constatámos que parecia haver uma relativa liberdade nesta matéria, podendo os interessados fazê-la onde achassem que era mais conveniente, sob certas condições. Mas, de uma forma geral, recorria-se ao estaleiro. Dispensava-se o trabalho de preparar o terreno pois este espaço já estava equipado para tal, havia mais equipamentos e um corpo de trabalhadores capaz de entregar o serviço com maior rapidez. Nesse caso, era preciso "avir-se" com os homens do concelho para saber quando, e em que condições se podia reservar o estaleiro e dar início aos trabalhos.

De qualquer modo podemos interpretar este procedimento de uma outra forma: sendo que durante muito tempo a única estrutura fixa identificada era a "cova" de Miragaia, seria nesse local que o navio se iria fazer. A comunicação à Câmara poderia ter relação exclusiva com o pagamento do assento. Além disso, quanto à disponibilidade de trabalhadores, estes deveriam ser, em qualquer caso, contratados pelo empreiteiro da obra, geralmente o mestre de carpintaria. O exemplo seguinte pode ajudar a compreender algo mais sobre o processo.

Cheguemos aos paços do concelho com João Álvares de Sequeiros em 15 de Dezembro de 1488. Ele já lá tinha estado uns dias antes manifestando intenção de construir uma embarcação, "sua e de seus parceiros", em Miragaia; vinha agora formalizar o pedido e receber a confirmação dos responsáveis; que lha entregam da seguinte forma: "*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 hũua caravella pera se aver de fazer em huum chaao 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 escripvam da Camara que o asentase em este livro da Camara"[817]. Embora não tenhamos

---

eventuais isenções a que poderia estar abrangido por mandar fazer o barco, usufruía de descontos devido à sua condição de privilegiado. ADP – *Cabido*, liv. 109, fl. 81.

[816] Darei notícia de alguns na análise dos materiais importados para a construção naval; falarei também da estrutura deste comércio, bastante significativa para se perceberem alterações no âmbito do investimento na logística naval portuense.

[817] AHMP – *Vereações*, liv. 6, fl. 60v. Ver também fl. 58v.

uma menção explícita ao estaleiro, os limites indicados no documento coincidem com o espaço por ele ocupado.

Em seguida, desenrolava-se o processo de construção do navio, que demorava alguns meses, dependendo do modelo e volumetria pretendidos, e era normalmente acompanhado, nas diferentes fases, por um dos sócios da parceria.

Concluída a embarcação, os seus donos deveriam registá-la junto do escrivão da Alfândega, pagando-lhe o respectivo assento (diferente do assento devido à Câmara). Em 1520, D. Manuel determinou que a taxa a pagar nesta ocasião fosse a seguinte: "de cada nao, navio redondo, sem reais; de caravela, navio, barca, pinasa, caravelão, sincoenta reais"[818].

Sigamos uma destas sociedades e aproveitemos para concretizar alguns dos pontos referidos.

Constituída formalmente em 15 de Junho de 1591[819], integrava Fernão Luís, mestre e piloto de Massarelos, Jorge Luís, cidadão, António de Araújo, cidadão e escrivão da Alfândega e António Machado, sapateiro, estes três moradores na cidade.

Note-se que dos quatro, apenas o primeiro é homem do mar. Conhecendo a realidade comercial do Porto deste tempo, podemos adivinhar que os restantes dividem o seu tempo entre a profissão ou cargo que desempenham e o trato de mercadorias. São numerosos os cidadãos, homens privilegiados na urbe, a investir nesse campo. E o mesmo sucede com os sapateiros, cujo estudo sociológico ainda está por fazer, mas cuja presença em muitos negócios de vulto, faz prova de prosperidade que convém realçar[820]. Atente-

---

[818] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 154v. Não ficou nenhum livro destes registos.

[819] Em casa do tabelião Rui de Couros, tabelião das notas no Porto. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 101, fl. 146v.

[820] É ideia errada considerar os sapateiros do Porto pobres miseráveis sem eira nem beira. Se isso poderia ser de algum modo correcto durante parte da Idade Média, no século XVI o panorama era diverso. O aumento demográfico verificado desde o fim daquele período é o principal responsável por uma expansão sem precedentes da sua actividade (basta ver as tabelas de preços de produtos vendidos no Porto de Quinhentos para verificar o lugar destacado do calçado); alguns mestres sapateiros tornam-se verdadeiros empresários, com oficinas e obreiros ao seu dispor e, num movimento generalizado na época, investem boa parte dos rendimentos gerados no comércio. Teremos oportunidade de ver alguns a participar em tratos oceânicos, a relacionar-se com alguns dos mercadores mais poderosos do tempo, a viver em casas-torre, outros na rua das Flores (no século XVI habitam aqui pelos menos seis, ao lado das pessoas mais ricas da urbe), e a acumular riquezas. Por agora, fique apenas o caso de João Gonçalves "Chapimlargo" (ou "Chapéulargo" ou apenas "Largo" como também aparece) que possuía pelo menos duas casas na rua dos Canos, no 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 outras casas das quais recebia do inquilino 5 000 reais anualmente (e, no seu testamento, de 1565, deixa 3 000 reais desse rendimento

se, por fim, na naturalidade com que um escrivão da Alfândega (portanto a desempenhar funções num organismo que tutelava a actividade e detentor de informação privilegiada) tem parte numa parceria comercial, contrariando todas as leis de incompatibilidade dos nossos dias.

Embora em algumas situações a perspectiva de um negócio imediato estimule a constituição destas empresas, nada nos diz neste contrato que a motivação para construir o navio *Nossa Senhora da Batalha*, nome com que o baptizaram, estivesse no negócio de transporte de vinhos. Mas o que é certo é que, mal o navio saiu do estaleiro, foi imediatamente carregado com cascos de pipas para levar a Monção, enchê-las nessa terra e daí seguir viagem para destino desconhecido.

Cada um dos sócios entrou com o mesmo capital: 58 763 reais, ou seja, o navio ficou por 235 052 reais. Teremos ocasião de perceber o que representa este valor. Ao lermos os termos do contrato, deduzimos a importância da inclusão de um homem do mar nestas parcerias[821]. Primeiro, porque um navio necessita de quem o dirija; a escolha era evidente: Fernão Luís, o mareante de Massarelos que, para além de senhorio em parte, passa a ser mestre do barco por delegação dos seus parceiros. Segundo, porque este sabia quanto custava mandar fazê-lo e, provavelmente, quem o poderia fazer melhor. Terceiro, e último, porque a embarcação devia servir determinados objectivos e, portanto, obedecer a determinadas características que o mestre poderia indicar melhor do que qualquer um dos outros. Assim, "cada hum dos ditos Jorge Luis, Antonio d'Araujo e Antonio Machado dera os seus cinquoenta 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"[822].

Nada se diz quanto ao pedido do subsídio ao rei. Mas é natural que o tenham formalizado, e recebido, pois desde 1571 que o mesmo havia sido alargado a todos os barcos com mais de sessenta tonéis. E quanto ao processo de construção é tudo. Depois incluem-se cláusulas sobre o trabalho do mestre e a

---

à Misericórdia), vários escravos (pelo menos três, mais um escravo pequeno, filho de uma escrava e de seu filho António de Paiva, que reconhece como seu neto, os quais liberta quando morrer, deixando-lhes dinheiro e algumas peças de casa). Ver, respectivamente ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 30, fls. 151-154 e liv. 23, fls. 11-14). Sobre os sapateiros que habitam na rua das Flores ver AFONSO, José Ferrão – *A rua das Flores no século XVI*..., citado, especialmente o anexo 2, p. 249-396.

[821] Assunto a que tornarei.

[822] Mais uma vez, analisando esta situação com olhos do nosso tempo, poderíamos ser tentados a achar que isto colidia com o brio profissional dos carpinteiros a quem competia a obra. Contudo, era prática habitual e tinha a ver com o facto de se achar que quem iria andar no barco sabia o que queria e apontava as especificações que ele devia ter.

divisão de lucros e despesas, bem como a menção a seguros sobre as partes do navio. Mas trata-se de assuntos para outros capítulos.

Há projectos que podem sair gorados. A abrir este capítulo citei uma passagem do pedido de uma certidão de Gonçalo Pires, armador do Porto, em 1537. Pelo seu teor, ele teria intenção de fazer um "navio grande". Mas não terá passado disso mesmo, de uma intenção. Felizmente, neste caso concreto, podemos cotejar informação de diferentes fontes. Assim, consultando os assentos de 1538, lá o encontramos. Efectivamente o nosso armador mandou fazer um navio. Todavia, pelo assento que pagou, 150 reais, ele não excederia as setenta toneladas[823]. Portanto, não estava abrangido pelos incentivos régios (que só contemplavam, nesta altura, os de mais de 130 toneladas). Contudo, a certidão terá servido a outros, pois nesse ano fizeram-se barcos de maior porte em Miragaia[824].

Confiramos preços. Em 1595, o Balio de Leça mandou fazer um navio, talvez em Miragaia: tratava-se de um patacho de 70 toneladas. Pagou ao carpinteiro 40 mil reais[825]. Recorde-se que o da parceria de que falámos antes custou mais de 230 mil reais. No entanto, estes valores não podem ser comparáveis. É que, se no último caso a cifra representa a totalidade do custo do barco, no primeiro trata-se apenas do trabalho do mestre carpinteiro. O documento estipula que "elle senhor bailio se hobriguou lhe dar todo ho custumado pera se a dicta hobra fazer [...] que he madeira e cabos e pregos e taboado e carqueyja", o que, tratando-se de quem se trata, quer dizer achegas e madeiras provenientes dos seus domínios maiatos, durienses ou feirenses.

Chamei aqui este contrato por outras duas razões: porque nos mostra que havia quem fizesse navios sem ter que procurar sócios, e porque contribui com mais pormenores para esclarecer todo este processo.

O frei Luís Álvares de Távora, balio de Leça, cruzar-se-á mais vezes no nosso caminho. De momento, diga-se que era um dos homens mais poderosos do Porto e arredores nos finais do século XVI. Uma grande fatia da sua fortuna foi gerada na mercancia, no tráfico de escravos e no açúcar brasileiro. Na venda de vinhos do Douro, no comércio de armas de fogo e como contratador do rei. O seu (pequeno) império requeria navios. Navios que granjeava em proveito próprio, mas também

---

[823] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, fl. 304v. Mas, se considerarmos que outro tanto reverteu para a confraria de Miragaia, essa tonelagem seria dobrada (cerca de 140t) e o subsídio estaria garantido.

[824] Idem. *Ibidem*. Sendo assim, não devemos excluir a hipótese de este Gonçalo Pires ser parceiro noutro barco ou que tenha sido o "porta-voz" de um grupo interessado em ter à mão o regimento das naus novas e, por algum motivo, ter sido ele a ir requisitá-lo a Lisboa.

[825] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 106, fl. 146. O documento encontra-se entre os fólios 145v e 148v. Publico-o em apêndice, doc. nº 92.

como empresário de navegação, colocando-os ao dispor de quem estivesse interessado.

No âmbito da construção particular, o caso do balio de Leça é, por estes motivos, único. A sua fortuna, como disse, dispensava-o de procurar parceiros, embora entregasse alguns navios à exploração, em regime de semi-propriedade. 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 no mínimo idêntico, navios adaptados aos negócios em que estava envolvido e que encontraremos, por exemplo, a traficar escravos de África para o Brasil. Enfim, não tinha problemas (ou não tinha tantos problemas) como os restantes privados para arranjar madeiras e artilharia (no primeiro caso, com as árvores das suas terras, no segundo com os contactos que os seus agentes possuíam nos centros abastecedores de material bélico e com as relações mantidas com companhias da cidade actuando nesse espaço), etc.

Alguns destaques neste contrato. Recurso aos técnicos dos estaleiros "municipais", escolhidos pelos mestres da ribeira e confirmados pelo rei. Isto é, apesar de sancionada a sua nomeação pelo monarca, de lhes serem concedidos privilégios e estarem sempre "prestes para o seu serviço", permitia-se-lhes trabalhar em regime liberal. Conhece-se o mestre da obra: Pedro Franco, carpinteiro da ribeira. Trata-se de um homem com uma longa experiência na construção de navios; basta dizer que quando assinou este compromisso, já trabalhava nos estaleiros da cidade há trinta e cinco anos[826].

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 embarguo diso dara hofficiall soficiente pera que hacabe ha dicta hobra no dito tempo atras dito"[827].

Esse "tempo atrás dito" importa ser relevado e especificado. O navio seria construído em menos de quatro meses. Este contrato foi celebrado em 6 de Agosto de 1595 e o patacho devia estar acabado "hate ho mes de Novembro primeiro seguynte"[828].

---

[826] E por lá andará mais alguns. Como já disse, voltarei a falar deste e de outros carpinteiros da ribeira do Porto, cujas carreiras se podem, de alguma maneira, acompanhar. O registo da sua nomeação está no ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0008, fl. 230.

[827] Seria o seu filho, Jerónimo Franco, também carpinteiro da ribeira, a assumir o encargo do pai nessas circunstâncias.

[828] O que significa que os materiais requeridos para a fábrica do navio – neste caso até, dos navios visto ele estar a fazer também um galeão – estariam já disponíveis. Este dado sobre o prazo da construção pode juntar-se aos que indica Amélia Polónia no seu trabalho sobre Vila do Conde, citado, vol. II, p. 408-415: 25 de Fevereiro de 1568 (contrato para a construção de

Não possuo conhecimentos suficientes de arquitectura naval para saber se a obra deste patacho (assim como a do galeão que o mesmo balio mandava fazer na mesma altura e que indirectamente aparece referenciada ao nível técnico) apresentava qualquer dificuldade especial. No entanto, nas especificações do barco, nas quais não me deterei demoradamente neste passo remetendo para a consulta dos pontos relativos às técnicas desenvolvidas nos estaleiros do Porto e à arquitectura naval neles desenvolvida, indica-se que ele deve ser "de setenta tonelladas, como já disse, com seu esporaom a modo de gualeaom". Em seguida, descreve-se detalhadamente o que se pretende que ele tenha, e alude-se ao "embaraçamento" do navio, técnica na qual haveria que ter especial cuidado. Aqui, especifica o compromisso, "correra elle Pero Franco com a mesma obrigaçam que corre Antam Gonçallvez com ho gualeaom que tem a sua conta de fazer ao dito senhor balio porquanto dise elle Pero Franco que ho sabia muito bem".

Também tinha que saber muito bem o que fazer para o navio sair com as setenta toneladas, "fechadas debaixo da cuberta afora as munyções e mantimentos"[829], 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".

Por fim diga-se que, de acordo com uma prática corrente nos meios marítimos, o pagamento da obra seria faseado: "vinte myll reais loguo ao fazer deste estromento [...] e dez mill [...] despois 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 auguoa de modo que perfaça a dicta contia de corenta mill reais".

Seria também importante referir outros custos, relacionados com a inclusão de equipamentos e manutenção dos navios. E eles eram de natureza diversa: despesas

---

uma nau, "que já estava principiada", de "duas cobertas fixas com oito carreiras de curvas em cada uma"), o navio (que custou 93 mil reais) devia estar feito até Abril; 4 de Outubro de 1568 (nau com dez rumos de comprido e duas cobertas), o navio (custou 120 mil reais) seria concluído até Maio do ano seguinte; 4 de Junho de 1604 (navio latino com quilha de oito braças e meia), esta embarcação (que custou 87 mil reais) ficaria pronta até ao mês de Agosto. Permito-me introduzir mais um, agora relativo a Aveiro: 5 de Janeiro de 1510 navio sem indicação de tonelagem ou modelo, custou 36 mil reais, "branco feito" (isto é, ainda sem o trabalho de calafetagem, despesa a ter em conta nos custos finais) e foi lançado à água em 14 de Setembro. ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 152. Volto a recorrer ao valor do navio da parceria do Porto para deixar a nota (que desenvolverei quando tratar da frota) de que, não se aproximando dos valores exorbitantes dos barcos da frota da Carreira da Índia, ele estava bem distante dos números aqui citados o que pode ser significativo quanto ao navio em questão.

[829] Informação de grande importância para a compreensão do transporte marítimo de mercadorias, ao apontar-se apenas a carga líquida de um navio. Sobre o significado desta e de outras especificações técnicas deste navio ver o ponto 19 deste capítulo (técnicas e serviços prestados pelos estaleiros do Porto).

com artilharia, com peças que era necessário substituir, com velas e cordas que se desgastavam, com mantimentos para a tripulação e com o salário dos marinheiros postos a bordo. Porém, apenas possuímos dados muito dispersos e pouco consistentes sobre estas matérias, que aproveitarei no decurso da exposição introduzindo-os nos lugares adequados[830].

16.2. O rei

O rei, já se escreveu várias vezes, foi, em diferentes ocasiões, o melhor cliente dos estaleiros. No capítulo seguinte entenderemos como esta presença tem um significado que importa realçar. Prevalecendo pelo menos desde o século XIV (embora de momento nos interesse mais a participação nas centúrias seguintes), revela um entendimento precoce por parte do Estado das potencialidades da marinha, mercante e de guerra, e do fomento de vários centros de produção de navios, em contraste com menor empenhamento neste sector por parte de outros reinos europeus de então.

Dependendo das circunstâncias e do seu próprio interesse, a Coroa recorria a dois tipos de encomenda: por mandado directo ou através de contratadores em forma de empreitada. Encontramos anteriormente exemplos desses dois procedimentos. Recorde-se: os navios mandados fazer para a viagem de 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.

Na época, qualquer assunto relacionado com os navios do Gama seria considerado informação classificada, e apenas tratado ao mais alto nível. A encomenda chega à cidade naturalmente, como outras anteriores, e os responsáveis concelhios dão-lhe o competente aviamento. Apesar de se tratar de um projecto normalmente classificado como sigiloso, curiosamente é o que melhor nos informa sobre as diferentes fases do empreendimento[831].

- Primeiramente, carta do rei a um homem de confiança no Porto para dirigir a fábrica dos navios, com conhecimento da Câmara que contribui com o que lhe for pedido. Já sabemos que a escolha recaíu em João de Figueiró. Essa escolha não terá sido ocasional: na altura, este desempenhava as funções de tesoureiro da cidade e, nessa condição, era o encarregado de arrolar meios financeiros, recursos humanos e materiais para que a tarefa decorresse sem obstáculos.

---

[830] Ver comércio de materiais de construção naval.

[831] Uma vez que já toquei este assunto no ponto 9.3, remeto para ele a consulta das referências documentais.

- Em seguida, somos informados acerca do financiamento do projecto, feito com dinheiros de variada proveniência, por exemplo de alguns almoxarifados e de algumas judiarias do reino, como aliás acontecia em diferentes ocasiões em projectos semelhantes.
- Foi também preciso recorrer a outros centros artesanais do reino para garantir o fornecimento de materiais; nota-se, neste campo, uma complementaridade de funções entre eles – bem representada no fio que é remetido de Santarém para ser transformado em cabres nas cordoarias do Porto.
- A nível local, a construção dos barcos implicou algumas obras públicas que põem a claro a importância de ser o tesoureiro a tratar do assunto; essas obras ocorreram num postigo da muralha, que provavelmente foi alargado para facilitar o trânsito de materiais e de operários em serviço nos barcos. 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 servyntya das naos que se orra fazem d'El Rey nosso senhor trezentos e xx reaes".
- Finalmente, a entrega dos barcos em Lisboa a Bartolomeu Dias, encarregado de organizar a logística de toda a expedição.

A forma mais utilizada pelo poder central nos contratos de construção de navios consistia na empreitada, recorrendo à intervenção de contratadores. Na zona norte, esses agentes locais ou de portos das redondezas, sobretudo Vila do Conde, recorriam aos estaleiros da cidade do Porto (embora excepcionalmente os mandassem fazer noutros lugares) para os executar. Leonor Freire Costa e Amélia Polónia abordaram exaustivamente este assunto[832], pelo que apenas me resta deixar breves notas.

Diga-se primeiramente, que sendo a empreitada expediente 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[833].

Este modelo contratual, relativamente ao Estado, consistia numa espécie de concurso público para fornecimento de navios à frota real. Em época de penúria financeira da Coroa, ganhava-o normalmente o contratador que oferecesse os

---

[832] Nas obras que tenho vindo a citar, respectivamente, p. 168 e seguintes, e 343 e seguintes (apenas nos contratos com o rei).

[833] Espreitemos as contas da confraria de S. Pedro de Miragaia: no título das despesas do ano de 1516, lá encontramos o registo de dinheiros gastos com as câmaras dos dormitórios do hospital do Espírito Santo e: "*Item* ao carpimteiro que as fez a empreitada de mãaos e madeira, iii mil e b^{c} reais". APSPM – liv. 1, fl. 104v.

barcos pelo menor preço, ou menor tempo, ou conseguisse mover melhores influências junto do rei. À medida que avança o século XVII, o sistema alarga-se sistematicamente, não apenas à construção de embarcações, mas inclusivamente aos esquemas de abastecimento das armadas.

Apesar de se tratar de "uma modalidade corriqueira de contrato"[834], ocorrendo, repita-se, quer entre particulares, quer nas relações entre o estado e o sector da construção, a empreitada de navios para o rei, contém um significado que não deve ser menosprezado, e também deve ser devidamente contextualizada. Embora semelhantes na forma e em alguns objectivos, os contratos do início do século têm um valor diferente dos que se realizam, por exemplo, desde 1580. De imediato, na frequência com que se utilizam: no início da centúria, parecem surgir como excepções ou pelo menos coexistem com a entrega dessa incumbência a funcionários do rei, accionada por ordens directas nesse sentido. A partir de 1580 tornam-se quase tendência geral. Os navios produzidos para Diogo de Bustamante em Quebrantões, destinados a 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 unidades de apoio, como as zavras, encomendados ao Ouro, por exemplo em 1585 e 1595, enquadram-se num plano de reconstrução de 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[835]. Se o primeiro contratador os fez no Porto, em grande parte isso dever-se-ia à necessidade de aliviar o grande volume de trabalho da Ribeira das Naus ou de o complementar, recorrendo a um estaleiro especializado na construção de navios modernos; no segundo caso, mais do que aliviar os estaleiros lisboetas, tratar-se-ia de evitar

---

[834] COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 168.

[835] É importante avançar com esta noção de que os navios começam a distinguir-se conforme a sua função, no comércio ou na guerra. A Espanha, reconhecem-no os diferentes autores, só relativamente "tarde" se assumiu como verdadeira potência naval. E isso aconteceu quando as exigências da guerra marítima já não se compadeciam com a antiga prática de equipar as armadas com requisições de mercantes artilhados pela Coroa – muitos deles ainda integraram a *Armada Invencível*. Embora esse recurso ainda tenha sido utilizado durante algum tempo, o Estado passou a incentivar a construção privada de navios de maior tonelagem, com características que lhes permitissem assumir-se como unidades militares sem o serem verdadeiramente, e recompensando os armadores dando-lhes prioridade nos fretamentos; porém, o relativo insucesso desta política (os grandes navios não interessavam aos particulares em tempo de paz) levou a coroa espanhola a intervir na construção de embarcações (mesmo fazendo-o por intermédio de contratadores) investindo cada vez mais dinheiro (que a breve trecho faltará) na armação de navios de guerra. Veja-se o enunciado de algumas destas ideias em 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. 261.

eventuais bloqueios provocados pelo seu estrangulamento e beneficiar das potencialidades de um moderno estaleiro como era o do Ouro, bem abastecido de materiais, especialmente de madeiras, e produtos do norte da Europa como os linhos e o cânhamo.

Neste final de século, o norte de Portugal, onde sobressaem os estaleiros do Porto e de Vila do Conde, integra-se numa extensa faixa, que se estende desde a orla cantábrica, eleita pela Coroa espanhola como zona produtora de navios para a armada[836], fenómeno sentido, como já foi visto, desde a década de oitenta e que conhecerá particular evidência nos séculos XVII e XVIII, de acordo com David Goodman, Carla Rahn Phillips ou L. Odriozola Oyarbide.

Penso que há aqui matéria importante, na qual importa reflectir. Uma das razões que explicará a opção do poder central pela construção de navios para a armada no Porto deverá estar relacionada com a relativa facilidade de abastecimento de materiais para a construção naval, como os que foram citados anteriormente. A partir da segunda metade do século XVI, a Espanha viu-se a braços com uma aflitiva falta de cânhamo, linho, alcatrão e outros produtos para o calafeto dos navios e a produção de componentes, a que se juntava uma série de dificuldades financeiras que impediam a exploração e transporte de matérias-primas para a produção desses mesmas peças, bem como de ferramentas e armamento. Como tentativa para minorar esta crise, tentou-se aprofundar a rede de contactos com Nápoles e Génova (ligadas à coroa espanhola). Porém, contudo, nunca foi possível dispensar a procura desses materiais nos mais diversos mercados europeus. Ora, a maior parte destes recursos, como se sabe, encontrava-se no Norte, no Báltico, em regiões que tinham um grande historial de conflitualidade com a Espanha e que, sempre que podiam, bloqueavam o acesso desta potência a estes mercados. Portugal, apesar da união com o vizinho castelhano, foi conseguindo garantir (pelo menos até aos anos finais da centúria) linhas de comunicação com esses espaços dominadas, alternadamente, pela navegação flamenga, francesa, alemã, sueca e dinamarquesa. Graças a isso, pelas suas alfândegas passavam regularmente os materiais requeridos nos diversos estaleiros, importados por contratadores, homens de negócios empenhados em retirar lucros do incremento da construção de barcos e por armadores, por sua conta ou por encomendas feitas por outrém, conforme teremos ocasião de verificar quando

---

[836] A produção de navios nesta região portuguesa terá tido um papel muito importante (embora muito pouco conhecido) na recomposição das frotas ibéricas, em especial entre finais do século XVI e inícios do século XVII,. suplantando, por exemplo, a baixa produtividade dos estaleiros asturianos e, possivelmente, da Galiza (pelo menos em alguns anos isso foi uma realidade). Sobre estas últimas regiões, esporadicamente usadas pelo poder central para a construção de navios, ver GOODMAN, David – *o. c.*, p. 128.

estudarmos o comércio destas mercadorias. Deste modo, temos mais um elemento útil para compreender o movimento que venho assinalando[837].

O primeiro desses investigadores analisou detalhadamente o assunto e as diferentes opiniões sobre ele produzidas. Matiza a posição de autores como I. A. A. Thompson, que 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 para a construção de navios. 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[838].

A contratação de navios para o rei parece ter sido negócio apetecido no Portugal finissecular malgrado as tradicionais dificuldades de tesouraria do Estado, e interessava a uma elite aqui no norte repartida entre o Porto e Vila do Conde que assumia a construção naval como investimento do qual procurava retirar lucros[839]. Conviria prosseguir esta pista de investigação para o século XVII, altura delicada para os contratadores devido aos inúmeros momentos em que a Coroa, pura e simplesmente, não pagava[840].

---

[837] Podemos integrar o investimento da construção de navios na Biscaia no mesmo enquadramento geral (neste caso, beneficiando da sua próximidade das minas e dos rumos do trânsito marítimo internacional). Este quadro geral de relações internacionais marítimas pode ser consultado em STRADLING, Robert A. – *La armada de Flandes...*, citado, p. 43.

[838] GOODMAN, David – *o. c.*, p. 55-56 e seguintes (os trabalhos de I. A. A. Thompson, a que não tive acesso, citados por este investigador, são: *War and government in Habsburg Spain, 1560-1620*, Londres, 1976, e *War and society in Habsburg Spain*, Aldershot and Brookfield, 1992). Em Portugal, ainda no século XVI, já havia muitos especialistas a insurgir-se contra o negócio dos contratos navais. O cosmógrafo-mor João Baptista Lavanha, em 1597, incluía a empreitada (nas suas modalidades de construção da totalidade do navio ou de partes dele) 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.

[839] POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. I, p. 346-347. Acompanhe-se, em seguida, o contrato de alguns galeões para o rei em 1597.

[840] GUIARD Y LARRAURI, Teófilo – *o. c.*, p. 105-110. Espero poder realizar esse trabalho futuramente, tendo para o efeito, recolhido já diversa informação documental nos cartórios notariais portuenses.

16.3. Os construtores e as empreitadas

Sobre a prática das empreitadas em geral, e não apenas no respeitante aos contratos com o monarca, assinalem-se ainda as notas seguintes.

A concretização deste sistema dependia da existência de um quadro legal que regulamentasse a actividade dos carpinteiros navais e dos incentivos de que estes pudessem beneficiar, bem como da sua própria constituição em corpo profissional facilmente acessível a todos quantos procurassem os seus serviços. Neste campo, impõe-se, uma vez mais, realçar o papel de D. João II, que se empenhou na regulamentação de estatutos e de práticas, que de certo modo se insinuam no processo que vimos acompanhando.

Uma dessas facetas concerne aos ditos privilégios outorgados aos carpinteiros e, simultaneamente, aos calafates. Figuras primeiras deste sistema, os carpinteiros foram beneficiados com isenções de encargos concelhios e, nalguns casos, chegaram a obter o foro de escudeiro[841]. Conseguiram também (ainda em tempo de D. Afonso V) a isenção do pagamento de sisa, facto que causaria alguma polémica e inúmeros problemas com os rendeiros que a cobravam. Fica, ainda, a ideia de uma certa liberdade de actuação destes artífices, porventura ambígua, no sentido em que contratavam obras com quem entendiam e quando entendiam.

É nesta linha que se justifica a intervenção do Príncipe Perfeito. A elucidação desta matéria viria num alvará, possivelmente, idêntico ao de 18 de Janeiro de 1491, no qual privilegiava (e, ao mesmo tempo determinava o número de oficiais desse mester) os trinta melhores carpinteiros dos estaleiros do Porto. Já antes referido, este documento tem a particularidade de acentuar a dimensão de "serviço do Estado" à actividade dos carpinteiros, aliás, pretexto para a concessão de graças, "porquanto estavam sempre prestes pera nos servirem"; D. Manuel acrescentará: "de dia e de noite"[842].

A empreitada é, sobretudo, contratar um serviço, o do carpinteiro. O interessado adianta capitais, que entrega, como já vimos (no caso da construção do patacho do balio de Leça, embora não se enquadre totalmente neste esquema), de modo faseado. Em muitos contratos estabelece-se que é ele quem avança com os materiais ou com as achegas necessárias, o que acontece mais facilmente quando se trata de alguém ligado ao mar ou ao comércio marítimo. Quanto à madeira, o encargo de a procurar e comprar não competiria sempre e exclusivamente aos

---

[841] COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 166.

[842] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 193 e seguintes.

interessados na fábrica dos navios[843]. Nalguns casos, a busca e compra do tabuado necessário e adequado, ficava a cargo do próprio carpinteiro. O mencionado Brás Vicente, de Sesimbra, compromete-se a colocar no estaleiro "breu e tomento, carafates" enquanto o carpinteiro se compromete a "poer as mãos e madeira". Outros há[844].

A proximidade geográfica e a profundidade de contactos mantidos com outras zonas, podem resultar na ocorrência de comportamentos e respostas semelhantes perante problemas idênticos. 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. Pela segunda, o proprietário contratava simplesmente a mão-de-obra dos carpinteiros proporcionando-lhes os materiais"[845].

Antes de prosseguir a análise das questões em torno das empreitadas, impõe-se uma referência mais ao papel do carpinteiro que era, como se vê tanto em Portugal como na Biscaia ou na Galiza[846], uma figura-chave neste âmbito da construção naval. Os poucos contratos de construção existentes, demonstram claramente que é com ele que os armadores combinam a construção dos seus barcos e é a ele que entregam o dinheiro acertado. Ou seja, ao carpinteiro naval compete gerir o capital, calcular os lucros que lhe tocam e fazer os pagamentos ao restante pessoal arrolado para trabalhar em determinado projecto. Daí os montantes elevados que recebe, em

---

[843] No entanto, era vulgar isso acontecer; veremos como na redízima, são os próprios mestres e armadores a encarregar-se de trazer a madeira de que necessitam para as obras dos seus barcos.

[844] Exemplos, começando por este mesmo caso: ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 152: 1510, o carpinteiro Rodrigo Álvares, natural de Sá, Aveiro, compra madeira na Terra de Santa Maria, para o navio que fez a Brás Vicente, de Sesimbra; AHMP – *Vereações*, liv. 25, fl. 509: 1576, Sebastião ("Bastião") Gonçalves, carpinteiro da ribeira, morador no Porto, rua de S. Miguel, está fora da cidade a comprar madeira para o galeão e caravela do rei que fazia nessa altura. Recorde-se a alusão aos trabalhos nos dormitórios do hospital do Espírito Santo de Miragaia, em que o carpinteiro, na empreitada, deu a madeira e as mãos.

[845] ARMAS CASTRO, José – *Pontevedra en los siglos XII a XV. Configuración y desarrollo de una villa marinera en la Galícia medieval*. Pontevedra: Fundación "Pedro Barrié de la Maza Conde de Fenosa", 1992, p. 165. Aduz-se mais uma informação, muito importante pois trata-se de uma questão polémica e também derimida em juízos portugueses, sobre as taxas a pagar sobre a construção de barcos, 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".

[846] Ou em Génova. Ver GATTI, Luciana – *Navi e cantieri...*, citado, especialmente a parte dedicada aos "mestres de acha", p. 41-53.

certos casos apenas para pagamento do feitio (já que os materiais, como vimos, podem ser entregues pelo armador). Isto leva-nos a interrogações sobre a verdadeira 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? Creio que, pelos dados disponíveis, a realidade aproximar-se-á mais da primeira hipótese; o município, com ou sem o auxílio financeiro da Coroa, limitou-se a organizar um espaço e a entregá-lo à exploração de um certo número de oficiais e recebe (como uma espécie de renda) o assento da ocupação desse mesmo espaço. No restante, todo o dinheiro que circula provém de um acordo entre o cliente que quer fazer ou reparar um navio e os profissionais que executam esse serviço, e é consumido nos honorários e lucro do mestre carpinteiro e nos salários pagos aos trabalhadores envolvidos.

Regressemos às empreitadas para registar algumas notas finais. Uma das questões menos claras, e que por isso suscitou mais litígios, foi, como disse, a da sisa. O trabalho dos carpinteiros estava isento. Era um dos privilégios de que desfrutavam desde D. Afonso V. No século XVI, como é sabido, a cobrança de sisas era objecto de arrendamento, e o lucro de quem tomava este encargo dependia de uma cobrança eficaz e alargada. Diga-se, muitas vezes alargada a quem estava dispensado de o fazer, sob um qualquer pretexto, abrindo-se contendas que acabavam sempre em tribunal. No já mencionado caso ocorrido nos estaleiros de Aveiro em 1510, Rodrigo Álvares, carpinteiro, natural de Sá, e Brás Vicente, de Sesimbra, recorreram do imposto que lhes foi exigido por Jorge de Leão, rendeiro das sisas daquela vila, considerando que "nam eram obriguados a paguar 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 fezerom d'empreitada" em Azurara[847]. Leonor Costa aponta mais alguns processos idênticos julgados desde o século XV[848].

A controvérsia sobre a sisa era também suscitada pelo facto de, ao que parece, se fazerem pagamentos sobre as matérias-primas (em particular sobre a madeira), e isto a despeito de isenções aprovadas desde a Idade Média. Como afirmam os mencionados Rodrigo Álvares e Brás Vicente, "nom deviam nehua sisa porque toda

---

[847] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fls. 152-152v. Note-se que os réus apresentam um conhecimento de casos que denotam a importância de centros construção naval como Fão, Caminha, Porto, Vila do Conde, Azurara e Aveiro.

[848] *O. c.*, p. 169.

ha madeira de que na dita villa d'Aveiro faziam os ditos navios vinha da terra de Santa Maria donde laa pagavom seus trebutos e direitos quando ha traziam"[849].

Por tudo isto, digamos que este documento representa um contributo válido nesta matéria, nas seguintes áreas: mostrando-nos que, pelo menos desde o início do século XVI, os privilégios, por exemplo da isenção de sisa, abrangiam carpinteiros navais de vários centros do reino como Azurara, Porto e Aveiro; avisando-nos sobre a frequência com que as questões sobre a cobrança deste tributo, neste campo da construção de navios, chegavam aos tribunais e quais as jurisdições envolvidas na resolução destes pleitos; deixando-nos entrever certas práticas, como, em certos casos, a busca e compra de madeiras por parte dos mesmos carpinteiros, conhecedores dos pontos de venda, abrindo-nos uma via de investigação, difícil de ser seguida é certo, de fontes (os livros das sisas) onde se podem encontrar rastos da construção naval.

16.4. Ainda a contratação

Já em várias ocasiões me referi à contratação de navios para a Coroa, no sentido em que esta prática, na qual participam agentes marítimos de procedência e poder económico variados, tem um enorme significado para o redimensionamento dos estaleiros do Porto nas últimas décadas do século XVI, especialmente os do Ouro e da sua ascensão à categoria de estaleiros nacionais reputados, capacitados para responder às solicitações impostas por uma força naval em profunda transformação.

Aos contratadores, também o afirmei, liga-se um modelo de navio, o galeão, máquina de guerra (e de comércio) tão dispendiosa quanto essencial para a manutenção da marinha ibérica em níveis superiores, numa tentativa de fazer face à agressiva concorrência nórdica.

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 aos desafios colocados pelo empreendimento[850].

---

[849] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 152v. Como se pode verificar, reproduzem-se assim os argumentos que os carpinteiros de navios galegos apresentavam na Idade Média quando lhes eram exigidos impostos sobre os navios novos. Ver nota 845.

[850] Embora possamos descobrir empresários que arrematam os contratos isoladamente, é quase certo que por trás deles estão outros financiadores, sem os quais essa participação era impossível de concretizar. Mateus Folgueira, antes citado, contratador de Vila do Conde, é exemplar nessa dinâmica, surgindo em 1585 e 1586 (POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. II, p. 41) sozinho mas, em projectos futuros, descobre-se a ligação que tinha, por exemplo, a capitais de mercadores e cidadãos do Porto. Assim com outros, como os membros de famílias como os Vitória, aparecem como simples fornecedores de ferro mas, quando

Em termos teóricos, devemos aceitar que seria preciso incluir na parceria alguém bem colocado junto das instâncias decisórias, essencial na altura da atribuição do contrato, gente bem relacionada junto do mundo da finança, garantindo os capitais para o arranque e posterior desenrolamento das obras, e homens de negócios, mercadores ou mareantes experimentados nos circuitos de abastecimento de matérias-primas, vitais para assegurar a realização do projecto.

16.4.1. As companhias comerciais e a contratação

Neste ponto, devemos introduzir, ou melhor, insistir no tema da importância das redes comerciais cristãs-novas, do seu poderio, da diversidade dos seus negócios e da sua ligação com a construção naval da cidade. Observaremos já em seguida alguns dados esclarecedores sobre esta intervenção.

Um contrato notarial lavrado no Porto em 9 de Maio de 1597[851], revela-se de enorme importância no esclarecimento de alguns aspectos envolvendo a contratação de navios no Portugal finissecular, ampliando informação conhecida a partir de Vila do Conde[852]. Envolve o nosso já conhecido Mateus Folgueira e outros contratadores a ele associados, "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 era homem experimentado nestas lides, pois, como já tivémos oportunidade de assistir, arrematava contratos desde 1585[853]. Individualmente (embora, como se disse, isso possa ser relativo), ou em parceria com outros empreeendedores. Interessa-nos esta última modalidade. Em 1595, surge 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[854]. Dois anos depois, e de acordo com o documento notarial em questão, a parceria retoma-se, e, como se viu, com perspectivas de futuro, dizendo-se que estes homens tomavam a seu cargo a construção de novas unidades navais. Todavia, a empresa ficaria reduzida a quatro sócios "porquãoto Jacome Carneiro he Gaspar Rodriguez do Lago [...] per asinado

---

analisamos a sua pujança económica, fica-nos a sensação que eles são as figuras-chave do processo.

[851] ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 8, fls. 47-48v.

[852] Veja-se POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. II, apêndice A. 15, principalmente p. 41, onde encontraremos a informação sobre o contrato que a partir de agora acompanharemos.

[853] Veja-se o que aqui se escreve sobre os estaleiros do Ouro. As informações sobre Mateus Folgueira, foram recolhidas no trabalho de Amélia Polónia *Vila do Conde...*, que tenho vindo a citar, principalmente vol. I, p. 344-347 e vol. II, p. 41.

[854] POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. II, p. 41.

que tem feito larguarão as duas partes que no dito contrato tinhão". Esta referência conduz-nos ao tipo de parceria constituída, na qual não se vislumbra que algum sócio predomine 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. Com efeito, ao desistirem da sociedade, Jácome Carneiro e Gaspar Rodrigues do Lago, apesar de o fazerem em favor de Giraldo Vaz Soares, provavelmente com Manuel Fernandes os elementos mais poderosos 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[855]. Não se adiantam mais explicações para a saída dos dois parceiros referidos. Diga-se, apenas, que esta retirada deste contrato particular não abrandou o interesse que os mesmos tinham na contratação; em 1607, lá os encontramos como beneficiários do contrato para a fábrica de alguns galeões, uma zavra e uma nau em Vila do Conde[856]. Também nada se diz sobre a parceria com o contratador lisboeta, embora, como foi dito, ele esteja presente também em 1595. À explicação meramente teórica que acima registei (influência junto das dependências da Fazenda e Armazéns de Lisboa como forma de garantir a concessão do contrato) devem aduzir-se outras, de natureza comercial (podia tratar-se de um mercador conhecido de anteriores transacções – facto perfeitamente vulgar na época) ou familiar, uma e outra no âmbito da formação de redes, fenómeno característico da vida marítima-comercial do Antigo Regime[857], e que podem justificar a sua participação neste empreeendimento. Como disse antes, Giraldo Vaz Soares e Manuel Fernandes parecem destacar-se. A sua actividade mercantil é bem conhecida na cidade, na armação de escravos, nos tratos com as Ilhas e nos negócios do Brasil, tudo isto enquadrado numa rede de

---

[855] " [...] 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.

[856] POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. II, p. 41.

[857] Curiosamente, nos documentos que serviram de base a Amélia Polónia para a elaboração do apêndice A. 15, que tenho vindo a utilizar, na parceria de 1597 não se indica o nome deste agente lisboeta, surgindo em seu lugar Pedro de Barros Carneiro. Isto poderia significar que os navios de 1597 seriam ainda os contratados em 1595 (recorde-se que o documento fala em navios que estão a acabar de se fazer), embora a informação relativa ao contrato dos que se hão-de fazer (ainda a partir desse mesmo ano, com capitais indicados), a cargo dos mesmos parceiros, mereça que se pense numa omissão por parte de algum notário ou escrivão.

negócios com ramificações nos centros europeus mais activos. Giraldo Vaz Soares, como seu pai Pedro Vaz Soares, detinha uma das maiores fortunas da cidade[858].

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[859].

16.4.2. Construção, contratação e capitais envolvidos. Ainda as redes mercantis

Falemos agora de dinheiros. O volume de capitais envolvidos é bastante elevado. Ou por outra, continuava a sê-lo[860]. Em 1595, para se fazerem os oito galeões e quatro zavras, os montantes aplicados ascenderam a mais de 9 milhões e 800 mil reais[861]; no contrato de 1597, circulam dinheiros na ordem dos sete mil cruzados, ou seja, 2 milhões e 800 mil reais[862]. Só para iniciar os trabalhos, neste último caso, foram precisos 600 cruzados[863]. Daí a necessidade de ter fortuna ou conhecer quem a tenha e a abone, bem como a capacidade de lidar com instrumentos financeiros correntes nos meios comerciais daquele tempo, como as letras de câmbio, ou ainda, quem as abone. Isso mesmo se pode acompanhar nas verbas referentes à compra de materiais a entregar no estaleiro, adquiridos junto de conhecidos mercadores da cidade: "he por contas que se fizerão antre todos os conpanheiros do dito contrato se achou ficar se devendo de cousas que se tinhão dado pera has obras dos ditos galiois he guastado na fabriqua 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 paguar hem oito de Maio de noventa he oito asseitada pello dito Manuel Fernandez a paguar a Domyngos Lopez Vitoria cunhado do dito Diogo Pereira he seu procurador; he asi mais se achou dever ha Symão Lopes Tores

---

[858] Francisco Dias considera 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 quinhentistas dum procurador...*, citado, p. 19.

[859] Ou seja, que havia galeões a serem construídos nesta altura nesse estaleiro. ADP – *Po 4º*, 1ª série, liv. 122, fl. 97v. Agradeço ao Dr. Manuel Leão a indicação deste precioso documento que será trabalhado mais aprofundadamente noutra ocasião juntamente com outros entretanto reunidos sobre a mesma temática.

[860] Recorde-se que o contrato das duas naus onde intervinha Diogo de Bustamante (anterior a 1521) envolvia quantias superiores ao milhão de reais.

[861] Fala-se num pagamento parcial de 9 711 000 reais. POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. II, p. 41.

[862] Idem. *Ibidem*. Isto talvez explique a desistência de Jácome Carneiro e Gaspar do Lago; é que estes, para além de terem participado no contrato de 1595, ainda se meteram 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*).

[863] Ou seja, 240 mil reais ("he asi mais pera se paguarem allguas dividas he comessarem a correr com as obras se tomam seiscentos cruzados ha canbio").

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 paguar em Julho proximo"[864].

Estas informações são importantes por outros motivos.

- Primeiro, induzem a possibilidade de haver aqui uma associação paralela com agentes mercantis experimentados, conhecedores dos meios da construção naval e beneficiários desta actividade, ao menos no abastecimento de materiais aos estaleiros; refiro-me à poderosa família Vitória e seus associados, homens de negócios envolvidos neste tipo de operações, pelo menos desde 1584[865] e que, como saberemos em seguida, desempenham um papel essencial no contrato que aqui acompanhamos.
- Segundo, deixam-nos perceber uma das razões para a fábrica dos navios se fazer no Porto, relacionada com a anteriormente referida capacidade da alfândega da cidade, à qual chegavam volumes de mercadorias suficientes para assegurar sem sobressaltos o fornecimento dos estaleiros.
- Terceiro, as consideráveis quantias aplicadas na compra de ferro; tendo em conta a actividade de Diogo Pereira, um dos mais reputados importadores desta mercadoria da cidade, juntamente com o sogro, Lopo Nunes Vitória, e o cunhado Domingos Lopes Vitória, não é arriscado pensar que a verba que lhe foi entregue se destinasse a pagar ferro para os navios; a ela deve ainda somar-se o dinheiro dispendido com os pregos, adquiridos junto de Simão Lopes Torres[866].
- Quarto, conhecendo-se alguns pormenores da actividade dos agentes fornecedores de materiais aos contratadores, devemos tomar como praticamente certa a possibilidade de esses artigos terem vindo maioritariamente das Astúrias e da Biscaia, facto que vem acentuar o fluxo de relações entre o Porto e a fachada setentrional da Península, intenso desde a

---

[864] Além dos 600 cruzados referidos na nota anterior, tomados a câmbio.

[865] Quando os encontramos nos registos da redízima.

[866] Quer os Vitória, quer os Torres, mercadores de nomeada no Porto, deverão ter origens no reino vizinho, particularmente na região da Biscaia. Creio que se trata de cristãos-novos. Uns e outros demonstram um certo dinamismo e diversificação nos seus negócios, o que, de acordo com uma noção braudeliana conhecida, segundo a qual o grau de maturidade da actividade é directamente proporcional à ausência de especialização, quer dizer que estamos perante comerciantes evoluídos. Simão Lopes Torres surge com negócios na Biscaia e em Sevilha (ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 116, fl. 96), associado a um sombreireiro (Pedro Gonçalves, do Porto) com quem mantém uma parceria de compra e venda de mercadorias deste ofício (ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 10, fl. 23), além de manter transacções com mercadores de Guimarães e de aí possuir bens (ADP – *Po 4º*, 1ª série, liv. 1, fl. 238v). Quanto aos Vitória, variadas vezes referidos e a referir no decurso deste trabalho, remeto para a consulta dos livros da redízima do Cabido, onde a sua presença é constante.

Idade Média. Neste caso, o cotejo de fontes (uso dos livros de visitas de saúde) resulta bastante satisfatório, permitindo-nos detectar as movimentações realizadas em torno deste projecto e a importância das redes (familiares ou mais alargadas), essenciais para a sua prossecução. Assim, sabemos que neste ano de 1597, porventura em função deste contrato, Diogo Pereira achou-se na contingência de se deslocar ao País Basco, onde se instalou, e encetou uma movimentação de assinalar, deslocando-se incessantemente entre Bilbau e S. Sebastian[867] em busca de ferro e de navios para o remeter para o Porto, consignado a Domingos Lopes Vitória, seu cunhado, que o haveria de entregar junto dos citados contratadores[868].

- Quinto, o recurso às redes mercantis e aos esquemas por elas organizados de comércio de materiais de construção naval. O citado Diogo Pereira, bem como os restantes membros da família Vitória referidos, já tinham, nesta altura (e como se viu) um interessante historial de volumosos investimentos na importação de mercadorias absorvidas pela indústria naval, como breu e fio para a cordoaria. Ora, como se viu no ponto anterior, houve necessidade de colocar em campo todos os recursos que este género de associações proporcionava, tendo em vista abastecimentos mais amplos[869]. E monopólios. É muito provável que Diogo Pereira e Domingos Lopes Vitória sejam figuras-chave deste e de outros contratos de navegação feitos com a Coroa a partir do Porto. O seu poderio económico é demasiado elevado para a sua actuação se resumir apenas ao fornecimento de ferro aos galeões. Para além dos investimentos por eles aplicados noutros centros navais portugueses – é particularmente notada a sua presença em Vila do Conde – esta família move-se nas mais altas esferas da finança internacional, com agentes localizados na Flandres, em Burgos e em Madrid (Diogo Pereira será um dos agentes colocados nesta cidade depois de assegurada a continuidade da empresa no

---

[867] Sem possibilidades de confirmarmos que também esteve em Castro Urdiales, é, ao menos, certo, que aí possuía correspondentes, encarregados de comprar e encaminhar o ferro para esse porto, onde seria carregado nos navios disponíveis e enviado para o Porto; veja-se a nota seguinte.

[868] 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.

[869] Note-se que os documentos que temos vindo a acompanhar apenas dão notícias de algumas transacções e despesas efectuadas, ficando muito por se saber no respeitante a esta operação. Mas é certo que a rede funcionava há algum tempo; a este propósito, veja-se os já citados quadros de importações para a construção naval: em 1584, Diogo Pereira declarou na Alfândega 100 quintais de breu e outros tantos de fio, pagando à redízima, de direitos, 8 000 reais. Nesta encomenda participava Lopo Nunes Vitória, que adiantou o dinheiro. A consulta do mapa de importações referido, revelará que nesse ano, os estaleiros portuenses conheceram uma actividade significativa.

País Basco com a presença dos sobrinhos de Domingos Vitória); financia empresas comerciais de diferente natureza e controla as redes comerciais canárias, excelentes vias de abastecimento de outros componentes essenciais à indústria naval. A partir da cidade do Porto, Domingos Lopes Vitória centraliza a actuação de uma poderosa companhia comercial que, na primeira década do século XVII domina toda a actividade da Gran Canaria e monopoliza todas as principais receitas aí geradas, dando origem a um conflito e a uma contestação preocupada dos elementos locais, que chegou à corte filipina[870].

- Sexto, a visível abundância de recursos financeiros disponíveis na cidade (bem como a provável origem cristã-nova de alguns destes capitais), confirmados por outras informações[871], que, juntamente com a aptidão dos estaleiros do Ouro, poderão explicar o significativo aumento da procura régia de navios junto dos construtores portuenses, tendo em vista o aproveitamento destas condições favoráveis.

- Sétimo, e último, e como síntese de alguns aspectos atrás referidos, diga-se que a acção destas companhias, que voltaremos a acompanhar no decurso deste trabalho, contribui decisivamente para demonstrar uma das teses que se pretende avançar neste estudo: a do carácter pujante, autónomo e internacional do Porto de finais do século XVI. O caso de Diogo Pereira e do seu sócio Domingos Lopes Vitória é eloquente deste carácter abrangente da economia mercantil da cidade. Atente-se, para concluir, no que escreve Michael Barkham sobre o primeiro, a propósito da intervenção de mercadores estrangeiros no comércio marítimo biscainho e guipuzcoano desse tempo: "Destaque-se entre os estrangeiros o mercador português de relevo Diogo Pereira, vizinho do Porto, que residia em Bilbau 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 o trajecto Portugalete-Sevilha cidade na qual os prémios do seguro deveriam ser pagos a Duarte Pereira. Em Novembro de 1601, em San Sebastian, firmou três

---

[870] Ver capítulo 4, ponto 8 e seguintes.

[871] Nomeadamente o recurso da Coroa filipina aos banqueiros da urbe para pagamento das tropas estacionadas no Entre Douro e Minho e Galiza, anunciando uma realidade que não tardará, 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, especialmente p. 81-87 (o artigo entre as p. 63-94).

contratos com o empresário «francês» de S. João de Luz, Adam de Chibau, pelos quais lhe comprou adiantado os carregamentos inteiros de bacalhau e óleo de fígado de bacalhau que os seus três barcos haviam de trazer da Terra Nova em 1602. Especificava-se que os barcos entregariam os carregamentos não em Bilbau ou em San Sebastian mas directamente em três portos portugueses: Porto, Aveiro e Lisboa aos agentes de Pereira, Brás Lopes Vitória, Domingos Lopes Vitória e Garcia Gomes Vitória [isto é, os seus sócios e familiares; como vimos antes com a zavra *Santana*, o envolvimento desta companhia no comércio de bacalhau, despacho ao qual não estaria decerto alheio Diogo Pereira, é anterior a esta data[872]] respectivamente. Segundo o contrato relativo à viagem de uma das naus de Chibau, a *Santa Engrácia*, de 300 toneladas, aparentemente 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. "Porém, prossegue Barkham, se este português realizava diferentes tipos de 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 daquele ano as Juntas Gerais da Biscaia falavam «dos prejuízos que se seguem à república com a presença tão acentuada deste senhorio de Diogo de Pereira, mercador português» [...]" levantando dúvidas sobre a sua origem e de seus familiares e correspondentes, insinuando as suas raízes cristãs-novas[873]. Tal como acontecerá com Domingos Lopes Vitória e os seus negócios nas Canárias como ainda veremos.

17. O estaleiro a trabalhar

Este título é demasiado ambicioso para a informação que possuo. Porém, como na generalidade ela escasseia, penso ser importante aproveitar todos os elementos que nos informem acerca do desenrolar dos trabalhos numa embarcação, para além dos parcos informes já aqui indicados. O trabalho parece ter-se desenrolado em Massarelos, a julgar pela proveniência dos carpinteiros. E consistiu na

---

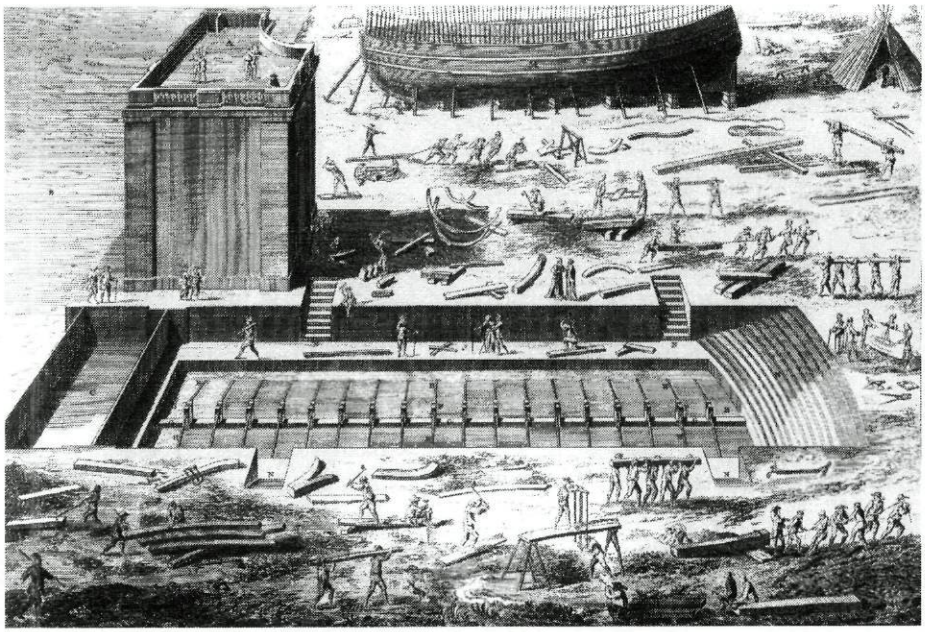
[872] Ocorreu em 1597. Ver AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 3, fls. 2v-4v.

[873] 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. Em seguida, este investigador faz uma listagem de algumas importações realizadas por este mercador no âmbito do trato do ferro que, como vimos, é artigo estratégico para a indústria naval portuense neste tempo.

transformação de uma barca – de porte desconhecido – usada nas obras de edificação do cais, que já tivemos oportunidade de acompanhar nos finais do século XVI.

A certa altura foi necessário "renovar" e reforçar uma das barcas destinadas ao transporte de pedra, sendo precisas diversas "traves e taboado pera quartes e forteleza" da embarcação. Os quartéis são as secções do navio. Com a madeira foram gastos 940 reais. Depois, foi preciso dispender mais 645 reais com pregadura, comprada junto de João Fernandes, ferreiro. O calafeto levou uma arroba de breu, a qual 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[874]. Finalmente, o tesoureiro "pagou a dous calafates de carafetar a barqua e de hum cento e meo de preguos pera ella quinhentos e sesemta reaes"[875].

Em resumo, para consertar uma barca gastaram-se, no mínimo, 3 365 reais em materiais e salários, e estiveram ocupados na obra cinco trabalhadores especializados e três auxiliares.



Gravura 23 – Trabalho no estaleiro, segundo a Enciclopédia

[874] Aqui há alguma confusão: o escrivão anotou: "Pagou mais [o tesoureiro da obra do cais] novecentos reaes a Gaspar Gonçalvez e a Antonio Luis e outro companheiro seu carpinteiros de Maçarellos e a tres criados novecentos reais de jornaes de concerto da barqua". Refere-se à totalidade dos jornais dos seis homens ou cada carpinteiro recebeu 900 reais ou os carpinteiros e os criados foram pagos por igual?

[875] 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

Uma vez efectuada a análise de alguns aspectos determinantes da actividade de construção naval do Porto, tentarei em seguida expôr um primeiro (e possível) balanço do nível de laboração dos estaleiros portuenses através da apresentação de um conjunto de gráficos, nos quais se procurará destacar uma panorâmica geral da actividade, a frequência dos modelos produzidos ou reparados e a sua propriedade.

Impõe-se alertar para o facto de estes gráficos mais não serem do que um primeiro ensaio de um balanço geral, a efectuar, e estão muito dependentes da informação existente que, como tenho vindo a insistir, é, na generalidade, extremamente lacunar. Assim sendo, daqui resultam simples instrumentos de trabalho em aberto, sujeitos a revisões posteriores.

Importa também indicar alguns dos critérios que presidiram à sua organização na forma que em seguida se apresenta, começando por explicar as razões da cronologia adoptada (1496-1600), bem como as sequências quantificadas em que foram subdivididos (1496-1530, 1531-1565, 1566-1600). Como por mais de uma vez foi dito, muitas das observações feitas até esta altura acerca da frota portuense procedem de uma visão geral das condições em que a mesma actuou, pautadas por ritmos decorrentes das conjunturas vividas entre os finais da Idade Média e o século XVI, que não deixaram de ter reflexos na sua composição numérica bem como no modelo de unidades em serviço consoante as solicitações de cada uma delas e das respostas que a cidade, os seus mercadores e armadores, lhes puderam opôr, as quais influenciaram o labor dos estaleiros. Assim, e sem pretender iludir a máxima de que toda a produção historiográfica tem muito de construção pessoal, essa cronologia e os lapsos temporais que ela comporta foram largamente determinados por critérios (julgados pertinentes) fundados nessa análise geral, que passo a explicar.

O primeiro grande objectivo era abarcar a totalidade (ou com o mínimo de perdas possível) do século XVI, centúria eleita como determinante no plano geral desta dissertação. Portanto, uma vez que era possível identificar três grandes fases na construção naval portuense (e porque a distribuição anual da informação é muito irregular e praticamente impossível de apresentar coerência), 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[876]. Todavia, porque se julgou importante fazer iniciar a análise por algum marco importante ou, pelo menos,

[876] Ou 1501, sendo este o ano de abertura do século.

significativo, na vida dos estaleiros, optou-se pela escolha 1496, ano do fabrico dos navios de Vasco da Gama. A razão desta escolha vai além do simbolismo do acontecimento. Sendo certo que os reis anteriores a D. Manuel, nomeadamente D. Afonso V e D. João II, recorreram aos estaleiros da cidade ordenando o fabrico de navios para integrar a frota régia, o estabelecimento da rota do Cabo, que a viagem do Gama (1497-1499) inaugurou, conduziu a uma procura acrescida de navios para compor as armadas anuais e alimentar os efectivos das frotas permanentes no Índico. Para tal, para acelerar a produção de naves eficazes tanto no comércio como na guerra, a estrutura de comando nacional deitou mão a todos os meios técnicos e logísticos disponíveis no reino. Além disso, devemos considerar a hipótese de o Porto ter desenvolvido especial aptidão na construção de naus, os navios preferidos nos novos circuitos transoceânicos, ampliando o interesse do rei nos seus serviços, embora sem deixar de construir outros modelos de embarcações conhecidas em Portugal neste tempo.

A utilização dos estaleiros do Porto enquadra estas realidades. Os recursos locais foram deslocados prioritariamente para cumprir essas tarefas, em complemento da actividade dos seus congéneres lisboetas e, durante os primeiros anos do século XVI (mas entenda-se literalmente: os *primeiros anos*), as encomendas régias sucederam-se[877].

A definição cronológica desse primeiro intervalo, 1496-1530, tem outra motivação e outro significado: de certo modo, estes trinta e quatro 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 na cidade. Um período de reorganização, de adaptação da frota a novos condicionalismos. Ora, como se sabe, estes momentos são, por norma, períodos de indefinição. A cidade procurava reorientar-se. O final da Idade Média coincidiu com uma relativa secundarização do Porto no plano do comércio marítimo, perdendo-se momentaneamente muito do carácter dinâmico que até então caracterizava o seu tecido empresarial, em queda pelo afastamento do trato indiano, que monopolizava as atenções dos mercados internacionais nos alvores da Idade Moderna e que adiante será um pouco mais explicitado.

Em capítulo posterior tentarei analisar aprofundadamente alguns dos contornos que delimitaram o quadro de actuação dos comerciantes do Porto nos decénios iniciais do século XVI. Mas, apenas com os poucos dados disponíveis até esta altura, parece evidente que aos mercadores do Porto, durante algum tempo, não restou

---

[877] Ver gráficos 5 e 6.

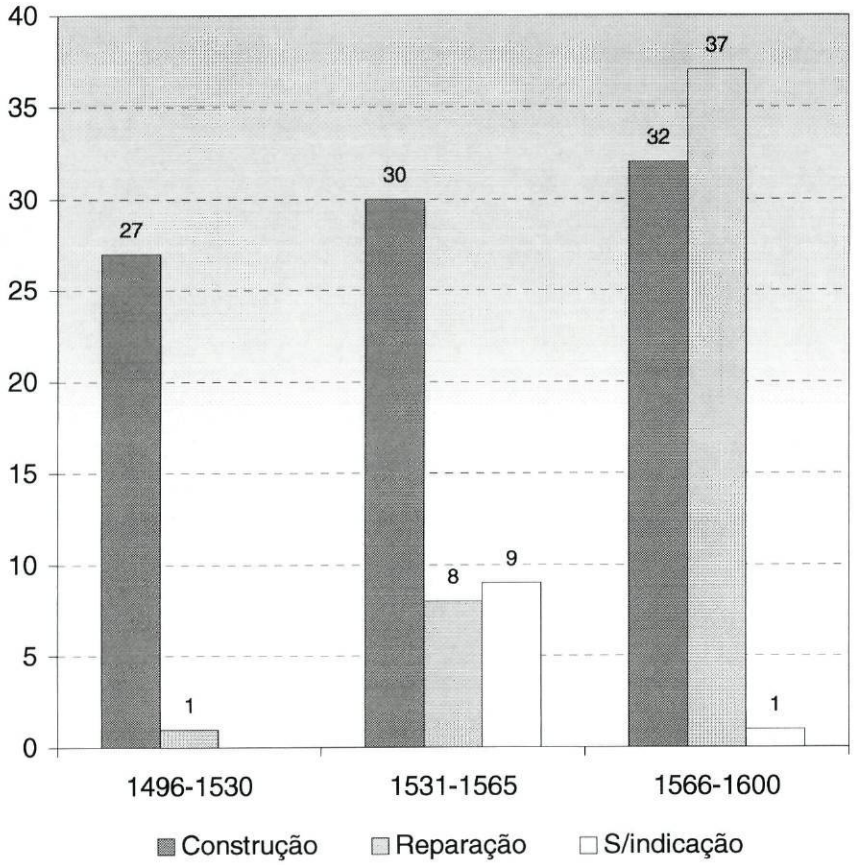
senão o envolvimento em negócios alternativos, muito menos frutuosos, ao mesmo tempo que buscavam soluções que lhes permitissem recuperar o fulgor anteriormente alcançado[878]. Uma das áreas em que parece haver alterações é a do transporte marítimo. Particularmente durante o século XV, o âmbito de actuação da frota da cidade extravasava o simples serviço de apoio aos seus comerciantes, notando-se uma aposta no investimento em meios de transporte que pudessem ser colocados à disposição de todos os interessados, dentro e fora do reino. Havia, assim, uma forte componente transportista (fazendo-se a rota alargada que ligava a Flandres ao Mediterrâneo), ao frete, bem patente na utilização maioritária de naus e navios redondos de tonelagem apreciável[879].

Da mesma análise do movimento geral da actividade náutica na cidade ressalta um tempo de recuperação, sentido 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. Os segundo e terceiro intervalos cronológicos definidos abrangem cada uma dessas conjunturas.

---

[878] Importa reforçar a ideia de que esta é ainda uma leitura superficial. O processo é muito mais complexo e levanta questões acerca das próprias alterações na composição desse mesmo grupo mercantil, registadas nesta altura com a ascensão de novos elementos (por vezes até em competição com as velhas famílias dominantes na urbe) e entrada de outros (em que se sente uma forte componente cristã-nova), alterando deliberadamente os rumos comerciais da cidade. Por outro lado, falta ainda conhecer a real dimensão dos "prejuízos" acumulados durante este período e saber se os tratos em que os navios e comerciantes da cidade participam (destaque para o comércio com os arquipélagos atlânticos e extensão à Flandres) são tão secundários quanto isso. Finalmente, perceber, através da análise das perdas no mar causadas pelos corsários franceses, se o movimento afrouxou tão intensamente como parece ter acontecido, ou se não houve uma clara opção pela diminuição de riscos da parte dos mercadores, optando pelo transporte em frotas de outras cidades.

[879] Recorde-se o gráfico 2 sobre a composição da frota quatrocentista. Veja-se a documentação da confraria dos mareantes de S. Pedro de Miragaia, onde constantemente se reafirma que os seus elementos actuam num espaço vasto, que vai dos mares da Flandres ao Levante, passando pela Inglaterra, Irlanda, Bretanha e "mar de Espanha". Veja-se a listagem de navios ao serviço do rei no abastecimento das praças norte-africanas e a sua grande capacidade de carga. Veja-se, por fim, o relato do ataque à nau *Borralha*, do Porto, proveniente do Mediterrâneo (em companhia de outros navios portugueses e de uma "nau de Génova"), por forças navais andaluzas e bascas, depois de uma perseguição feroz que terminou à vista de Alcácer Ceguer e do espanto que causou um navio tão volumoso; sobre este episódio ver 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"*..., citado, vol. III, p. 68 e a bibliografia aí indicada. Sobre esta "batalha do Estreito de Gibraltar" (ocorrida em 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-se 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" (!).



Fonte: AHMP - Cofre dos bens do concelho; ADP - Notariais e Redízima.

Gráfico 3 – Construção naval no Porto (1496-1600)

A partir da panorâmica geral oferecida pelo gráfico 3, verifica-se que na primeira fase foram construídos ou reparados vinte e oito navios, na segunda quarenta e sete e na última, setenta. Portanto, fazendo uma análise directa destes totais, chegaríamos à conclusão de que teria havido um crescimento da actividade do sector, contínuo até finais da centúria. Mas esse é o risco de trabalharmos com fontes tão inconsistentes. A inexistência de séries documentais que nos permitam abarcar a totalidade (ou a maior parte) das diversas dimensões do período em estudo, implica que se façam leituras mais cuidadas em ordem a evitar erros de interpretação. Se entre 1496 e 1565 não há grandes diferenças relativamente ao volume documental existente[880], a partir da década de setenta essa situação altera-se. O aparecimento dos primeiros livros da redízima do Cabido (livro mais antigo datado de 1573), de grande valor informativo para este tema, influencia de imediato a distribuição das frequências e, inclusivamente, chega a colocar em causa a análise

[880] Exceptuando o aparecimento dos livros de registos notariais a partir de 1548 mas sem acrescentar quase nada a este tema da construção naval pelos motivos anteriormente expostos.

comparativa de algumas delas. Tomemos o exemplo dos navios reparados. A partir do momento em que se tornou obrigatória a inscrição nos livros da Alfândega de todos os materiais e aprestos para a indústria naval comprados fora da terra (ou exportados), aumenta substancialmente o cômputo de achegas destinadas a navios em estaleiro. Deste modo, altera-se o significado dos números, não devendo causar admiração o grande aumento do volume de unidades em reparação (trinta e sete) entre 1566 e 1600, em contraste com as cifras reduzidas dos períodos 1496-1530 e 1531-1565[881], crescimento que deve ser atribuído, em larga medida, a essa ampliação das fontes.

Para, em parte, contornar estas dificuldades, será conveniente analisar todos os gráficos que se apresentam obtendo-se uma leitura mais completa da realidade[882]. Assim, e retomando as cifras sobre a construção de navios, verifica-se que, após a relativa indefinição notada na primeira sequência (quinze navios fabricados para armadores da cidade e portos vizinhos, ascendendo a produção total a vinte e sete unidades devido à procura régia), sucede-se uma época de intensa actividade em meados do século (trinta navios para os mesmos clientes locais). Nos últimos trinta e quatro anos do século XVI, regista-se uma nova quebra. Continuemos a centrar-nos na construção (uma vez que, como foi aduzido, os níveis de reparação não podem ser comparáveis devido à introdução dos dados da redízima) e na que se fez para os armadores do Porto e arredores: 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 unidades, ou seja, um nível de construção ainda inferior aos valores das primeiras décadas do século[883]. De qualquer forma, os elevados valores relativos à reparação de navios, se bem que "inflacionados" pelos dados dos livros da redízima, talvez possam ser intrepretados como apontando para a manutenção da frota a um nível aparentemente estável, embora sem grande investimento na construção de novos efectivos.

---

[881] Respectivamente, um e oito navios em obras nos estaleiros, números estes que, portanto, devem ser relativizados. Refira-se que o impacte desta fonte se sente mais no caso da reparação, embora haja referências, se bem que menos visíveis, à construção (porventura, pelo contexto vivido, de eventual contracção) dado que as menções à fábrica de navios são menores. O registo destes materiais, como já vimos, foi instituído em diploma de D. Sebastião, de 1571, que continha incentivos à construção naval. Convém assinalar também que, antes desse ano, mesmo que houvesse livros da redízima, seria difícil recolher informações neste âmbito, pois estava em vigor um regime de ampla isenção sobre as importações desses artigos.

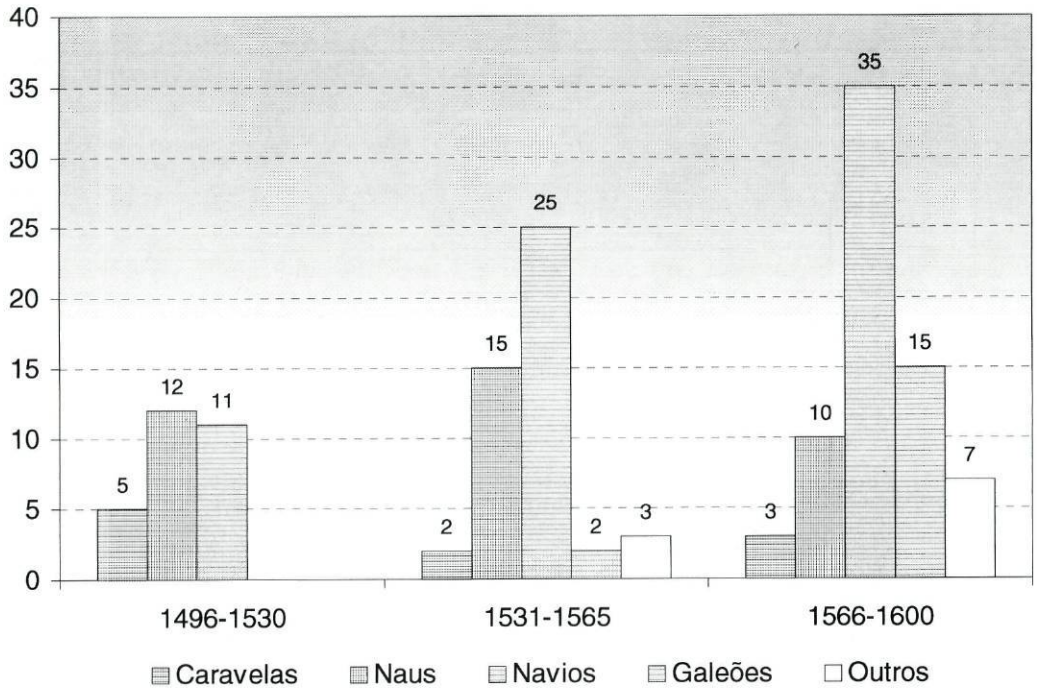
[882] Que deve ser completada pela análise da composição da frota urbana.

[883] Todavia, o nível de actividade continua elevado com o regresso das encomendas do rei, ascendendo o total da construção a trinta e dois navios fabricados. Ver gráficos 2, 4 e 5.

Este movimento de baixa é notado por Carla Rahn Phillips que considera o último quartel do século XVI como um período pouco propício para o investimento na construção naval dados os grandes aumentos de custos e riscos no sector, englobando nestes problemas a questão do desgaste das matas e fornecimento de madeiras[884]. Voltarei a esta análise.

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.



Fonte: AHMP - Cofre dos bens do concelho; ADP - Notariais e Redízima.

Gráfico 4 – Navios em estaleiros do Porto (1496-1600)

Os cuidados a ter com a leitura deste gráfico são os mesmos já apontados para o caso anterior: ter em atenção as eventuais deficiências provenientes das lacunas documentais e da inclusão de novas fontes, como os livros da redízima, conforme se avança no tempo[885]. Acresce, nesta esfera da tipologia naval, a grande ambiguidade dos termos usados, sobretudo no respeitante ao vocábulo *navio*.

---

[884] *Seis galeones para el rey de España...*, citado, p. 52.

[885] Bem como os contributos fornecidos por documentação de outros portos vizinhos como Vila do Conde que, nas décadas finais da centúria, conhece um fenómeno de investimento em contratos de armação de navios para a Coroa, recorrendo aos estaleiros do Ouro para a

Os modelos que se nos apresentam são, com excepção dos galeões, os tradicionais veleiros conhecidos desde a Idade Média. Entre 1496 e 1530, as caravelas representam cerca de 18% dos navios referenciados, decrescendo esse número para cerca de 4% em meados do século e mantendo-se nesse nível no último período[886]. Mais uma vez impõem-se explicações. Note-se que estamos a trabalhar com 145 referências num universo de 2 244 menções a navios nos mais diferentes contextos, isto é, cerca de 6.46% do total. Portanto, muitas informações relativas ao tema da 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 primordiais no tráfico de menor raio (em parte de cabotagem) e, mesmo, a média e a longa distância[887]. 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 pequena frequência deste navio configura 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 entre 1558 e 1559, foram vistoriadas seis[888]. No final do século XVI, este navio continua a manter o seu lugar no tráfico geral da cidade (inclusivamente, como se disse, parece mesmo ampliá-lo), encontrando-se diversas caravelas em trânsito para os mais diversos destinos, operando, especialmente, como graneleiros, no transporte de cereais e de sal mas também actuando em circuitos oceânicos[889].

Por seu turno, a nau sempre deteve uma posição de relativa preponderância. À semelhança do que acontecera no século XV, os estaleiros da cidade continuam a deter a experiência requerida para as construir[890]. Que o rei aproveita. Das doze

---

fábrica dessas embarcações. Sobre este assunto ver POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. I, p. 343-347 e vol. II, apêndice A. 15 (p. 41).

[886] Aumentando o número de referências para três caravelas. Todavia, entre 1566 e 1600, duas delas foram encomendadas pelo rei.

[887] Em 13 de Maio de 1558 está 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.

[888] Ver, respectivamente, TT – *Gavetas*, gaveta XV, maço 14, doc. 13, AZEVEDO, Pedro de – *A marinha mercante do norte de Portugal em 1552...*, citado, p. 244-245, e AHMP – liv. 422.

[889] Apenas um exemplo significativo: dos dez fretamentos recolhidos nos cartórios da cidade entre 1598 e 1600, cinco respeitam a caravelas. Sobre este assunto ver 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...*, citado, p. 278-282.

[890] Já vimos como na centúria de Quatrocentos os técnicos do Porto se destacavam na capacidade de construir este modelo. No século seguinte, esse saber deve relativizar-se. Embora pretendendo salientar o contraste com o fabrico de navios de remo, nomeadamente galés, e outras embarcações de baixo bordo (cujas técnicas não estariam agora ao alcance de todos), Francisco Contente Domingues considera que, no século XVI, "a construção de

notícias referentes à construção de naus entre 1496 e 1530, oito dão conta de que essas naves se destinavam a equipar as esquadras reais[891]. Em meados do século (correspondendo-lhe os anos que medeiam entre 1531-1565), com os estaleiros a trabalhar em exclusivo para os armadores locais, a procura de naus evoluiu para cifras na ordem das quinze unidades fabricadas[892]. Nos finais de Quinhentos, regista-se um decréscimo da produção de naus (em proporção directa com o aumento da frequência de navios mais pequenos), saindo dos estaleiros apenas cinco[893].

A designação *navio* predomina na documentação. Dificilmente saberemos 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? Provavelmente, qualquer uma destas hipóteses pode ser aceitável, dada a ambiguidade do termo e a forma pouco criteriosa com que os homens do século XVI o utilizam. Voltarei a este assunto. Por agora, assinale-se que também no âmbito da construção e reparação, os navios são usuais. Entre 1496 e 1530 fabricaram-se dez, entre 1531 e 1565, nove, e entre 1566 e 1600, seis. Todos para armadores locais[894].

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[895].

A partir de meados do século, o galeão passa a fazer parte do rol de navios aqui produzidos. Já vimos como o investimento neste modelo denota um certo carácter de modernidade[896] e como na cidade do Porto contribuiu para a ascensão de um novo estaleiro, o do Ouro. A pouco e pouco, este protótipo passa a integrar a frota

---

naus e galeões tem de ser atributo fundamental de qualquer mestre da Ribeira"; *Os navios da expansão...*, citado, vol. I, p. 384.

[891] Uma para particulares de Lisboa e outra vendida no ano da sua construção também para esta cidade. Com todas as cautelas que este tipo de interpretações impõe, parece haver, neste período, uma relativa "contracção" do investimento portuense neste modelo (dispendioso) de navio – o que confirmaria uma de duas coisas: a eventual quebra na vitalidade comercial da urbe neste período, já avançada, ou uma opção deliberada em navios menos exigentes em termos financeiros como forma de suavizar os riscos.

[892] Também aqui se poderá fazer corresponder o incremento da construção de navios de carga com a expansão comercial da cidade.

[893] Para a comunidade marítima local. De qualquer modo, nesta altura encontramos outras cinco naus em reparação.

[894] O que apenas contribui para adensar a ambiguidade da designação em causa. Note-se que, em contraste, não há nenhum barco feito na cidade para clientes de fora, por exemplo para o rei, que se diga ser *navio*. Nestes casos, fala-se sempre em naus, caravelas e, mais tarde, galeões ou zavras. Nunca em navios.

[895] Respectivamente, um, seis e vinte e nove.

[896] Haverá mais ocasiões para o constatar.

da cidade, embora os seus efectivos estejam longe dos patenteados pelos modelos tradicionais. Ainda. De qualquer forma, a sua fortuna e a intensidade com que aqui são produzidos, deveu-se quase em exclusivo à intervenção do poder central que promoveu a sua integração nas várias esquadras que mantinha. Enquanto os armadores locais aparecem nestes gráficos com apenas três galeões fabricados[897], o rei (ou contratadores em seu nome) manda(m) fazer catorze entre 1566 e 1600[898]. Dada a estrutura da procura régia, com encomendas localizadas somente no primeiro e no último intervalos, consegue-se encontrar motivações que a pautam e afirmam uma certa coerência nos pedidos, resultante das solicitações que se lhe depararam em cada um deles. Se nos primeiros anos do século importava ter navios fundamentalmente de carga (embora já com capacidade para incluir bocas de fogo), nas derradeiras décadas da centúria a eficácia militar imperava juntamente com a capacidade de carga das embarcações. Nesse caso, enquanto no primeiro momento dominou a produção de naus, no segundo prevaleceu o fabrico de galeões.

Esporadicamente, os estaleiros construíam ou davam assistência a outros modelos de navios. Barcas que faziam o circuito habitual Porto-Lisboa ou Porto (Leixões)-Sevilha; zavras que actuavam sobretudo como navios auxiliares nas esquadras militares (e também no comércio de cabotagem com a Galiza); patachos "com o seu esporão a modo de galeão"; batéis e galés ornamentais cuidadosamente preparados para recepcionar e transportar grandes senhores ou dignitários que visitavam a cidade, à semelhança do que se chegou a fazer com a albetoça em que embarcou o comité de boas-vindas a D. Afonso V em 1462[899], seriam visão habitual nas rampas dos estaleiros, ocupando carpinteiros e calafates[900].

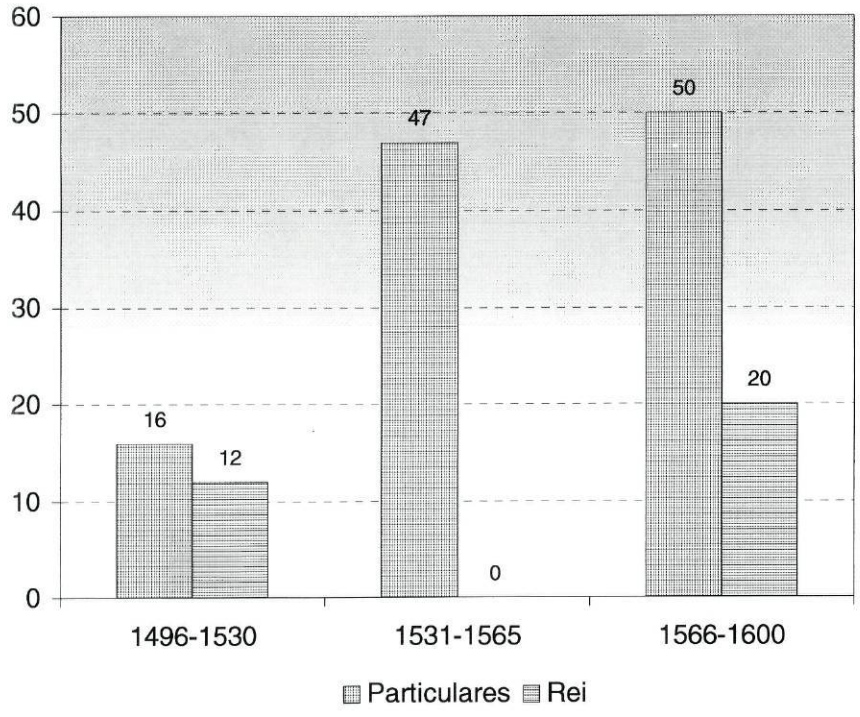
---

[897] Dois entre 1531 e 1565 e um entre 1566 e 1600.

[898] Mais quatro zavras e duas caravela. Consulte-se o gráfico 4. Grande parte deste esforço concentrou-se nos anos antecendentes à expedição de 1588.

[899] GONÇALVES, Iria – *As finanças municipais...*, citado, p. 106-107.

[900] Pelo contrário, desaparecem da documentação modelos anteriormente usuais como a galé ou o barinel.



Fonte: AHMP - Cofre dos bens do concelho; ADP - Notariais e Redízima.

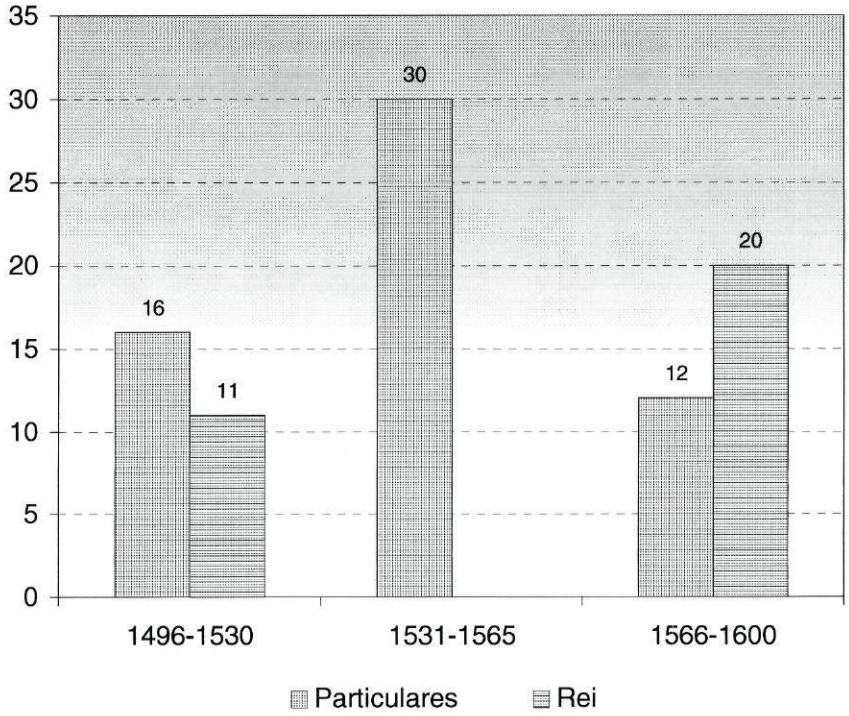
Gráfico 5 – Propriedade dos navios em estaleiros do Porto (1496-1600)

A opção pelos gráficos 5 e 6 tem como objectivo complementar e dar expressão visual a algumas considerações feitas nos capítulos anteriores, particularmente no destaque atribuído às encomendas do rei. É difícil avaliar o que estas significaram. De certa forma, parecem ter sido garantia da sobrevivência dos estaleiros da cidade pois, coincidência ou não, ocorreram nos momentos em que estes mais delas necessitavam. No início do século, quando alegadamente os armadores do Porto viam o "tráfico abatido" e não tinham dinheiro para fazer novos barcos, e no final da centúria, quando as exigências do comércio internacional desaconselhavam grandes investimentos em meios de transporte marítimo de vulto[901].

Pelo meio, nomeadamente com a formação dos estaleiros do Ouro muito rapidamente guindados à categoria de estaleiros de nível nacional, avulta um importante 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 variados e intervenção de agentes comerciais dentro e fora do reino. No fundo, tratava-se da criação e promoção de um interessante pólo de desenvolvimento sócio-económico.

---

[901] Ou, pelo menos, procurando que estes se adequassem à dimensão das realizações básicas dos comerciantes locais, que também podiam ser satisfeitas pelo recurso a frotas de outras regiões.



Fonte: AHMP - Cofre dos bens do concelho; ADP - Notariais e Redízima.

Gráfico 6 – Propriedade dos navios construídos (1496-1600)

Notável nos últimos anos do século XVI (altura em que a construção de navios para o rei documentada chega mesmo a ultrapassar largamente a que se realiza para o mercado local), a intervenção dos agentes e contratadores em nome do rei, ordenando o fabrico de galeões, zavras e caravelas depois de um longo período de afastamento[902], permitiu aos estaleiros da cidade, com destaque para a Ribeira do Ouro, a fixação de um corpo de técnicos alargado e a manutenção da actividade em níveis elevados.

Outras obras, aparentemente menores, teriam o seu espaço nos vários estaleiros locais e, para além de contribuirem para elevar os índices de produtividade dos mesmos, seriam decisivas para a sua saúde económica dada a frequência com que se realizavam. Entre elas destaco as que eram impostas nas cartas de fretamento, em função das características da viagem, da carga e do estado do navio, sendo vulgares expressões do género "e com declaraçam que os ditos mercadores as suas

[902] Em data incerta, mas localizada nos últimos anos do reinado de D. Manuel (terminou em 1521), 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. Não excluo a hipótese de ter havido construção para o rei em vários momentos desse longo intervalo de tempo pois, como afirmei anteriormente, uma vez que os barcos para ele construídos não pagavam assentos (e, porventura, desde meados do século seriam feitos no Ouro, que parece escapar a essa norma de registo), eventuais encomendas poderão passar despercebidas.

custas carafetaram as cubertas da dicta nao como he custume"[903]. Veremos, no tratamento do perfil da frota e no ponto relativo à administração dos navios, o significado destas expressões.

Seria igualmente necessário efectuar repetidos consertos nos numerosos e diversificados navios da faina, para manter no activo a numerosa comunidade piscatória, distribuída por diferentes localidades ribeirinhas das redondezas. Finalmente, a mesma azáfama para garantir a segurança das incontáveis 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"[904].

Lidar com dados tão frágeis como os que foram apresentados, como se viu, o emprego sistemático do condicional em quase todas as leituras sobre eles alicerçadas. Pelo mesmo motivo, as conclusões seguintes só podem ter um carácter provisório.

- Primeiro, verifica-se que, apesar de uma grande parte da construção de navios se realizar para o rei, a maioria das embarcações em estaleiro são propriedade de agentes marítimos e mercantis locais, englobando nesta definição as unidades provenientes da cidade, e dos portos até Leça, estes estruturados em função dos interesses comerciais do Porto. Esse facto não surpreende, mas deve ser notado, pois implica uma relação directa entre construção naval e armação com origem na comunidade marítimo-mercantil portuense[905].
- Segundo, referente à procura régia, apresentam-se claramente definidos dois grandes períodos de procura de navios nos estaleiros da cidade. Numa primeira fase, que decorre nas primeiras décadas do século XVI (com origem na centúria anterior), em complemento dos eventualmente sobrecarregados estaleiros da Ribeira das Naus. Depois, após algumas décadas de ausência – que não terá tido efeito nocivo na actividade pois a quebra que poderia representar foi compensada pela forte procura local a partir dos anos trinta –

---

[903] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 20, fl. 178 (1565. Junho. 04. Fretamento da nau *Santo Espírito* para o Brasil).

[904] Este regulamento da "passagem do rio Douro", aprovado pelo rei em 15 de Janeiro de 1598, confere ao ouvidor de Vila Nova e aos almotacés de Gaia, o encargo da vigilância destas embarcações: "que tenhão particular cuidado de Ver os ditos barcos, E achando nelles alguma destas faltas obrigarão E costrangerão 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...*, citado, vol. IV, p. 186-187.

[905] Ver capítulo 3 (perfil da frota e propriedade dos navios).

regresso das encomendas régias em força no último terço do século, com picos localizados nos anos oitenta (esforço direccionado para o reforço das esquadras militares nas vésperas da Armada Invencível) e noventa (reorganização das forças navais da coroa dual após o fracasso da mesma expedição e aumento da interferência estrangeira nos mares antes controlados pelas potências ibéricas), sendo este movimento acompanhado por encomendas noutros estaleiros e entrando pelo século XVII[906]. Em qualquer uma destas fases, a laboração para a Coroa equilibrou os níveis de produtividade de um sector aparentemente em crise ou em reestruturação.

- Terceiro, relacionado com o anterior e já aqui referido: a estreita ligação entre a natureza das encomendas régias finisseculares e a definitiva ascensão da Ribeira do Ouro. É difícil descortinar em concreto quais as motivações dos funcionários reais e dos contratadores por esta opção, mas elas devem encontrar-se neste conjunto de possibilidades: apreço pelo pessoal técnico aí formado, reconhecendo-se, a nível oficial, a sua capacidade de resposta aos pedidos que lhe eram dirigidos[907]; disponibilidade do espaço destinado ao maneio das embarcações; facilidade de aquisição de matérias-primas, considerando os esquemas de abastecimento há muito estabelecidos e a vitalidade da Alfândega à qual chegavam artigos de variada proveniência, mais-valia importante quando pensamos nos entraves que a Espanha sentia nas relações com alguns destes mercados essenciais em resultado de conflitos em curso; eventual presteza na aquisição de madeiras para a fábrica dos galeões nas matas circundantes, no território envolvente de Gaia, na Terra da Feira, em Riba Douro, Tua e Moncorvo, Riba de Vizela, Barcelos e Famalicão, para além das que entravam, como habitualmente, pela foz, vindas da Pederneira, Lisboa, Astúrias, Galiza[908] e norte da Europa[909].

---

[906] Desde finais dos anos setenta do século XVI, chegam 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 (primeira encomenda documentada em 1576, como se disse, um galeão e uma caravela). Sobre as encomendas do rei em Vila do Conde, ver POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. I, p. 344. Refira-se ainda que parte da construção de navios para o rei é organizada nos estaleiros do Porto por intermédio de contratadores vilacondenses. Idem, *Ibidem.*

[907] Apreço particularmente manifestado no século XVII. Ver POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. I, p. 332.

[908] 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. Este destacado funcionário de Filipe II foi colocado na Galiza para gerir os recursos florestais de uma vasta área que se estendia entre a França e Portugal. Sobre este tema veja-se SAAVEDRA

- Quarto, renovada complementaridade entre os estaleiros de Lisboa e Porto acelerada, a partir dos anos oitenta, pela urgência do fabrico de galeões e navios auxiliares destinados a integrar as esquadras reais. Para garantir a eficácia de tal empreitada, que a sobrecarga de um único estaleiro impediria, os pedidos foram distribuídos por outros centros de construção como o Porto. Além disso, a implementação das condições antes referidas no Ouro, possibilitava a construção regular de navios com tonelagens consideráveis[910].

- Quinto, e último, alteração decisiva na produtividade dos estaleiros. À quantidade reduzida ou irregular de navios fabricados até então, os últimos anos do século apresentam números elevados e consistentes que anunciam uma nova fase no sector[911]. É agora usual os estaleiros construirem vários navios de grande porte num único ano (oito galeões e quatro zavras em 1585) dando ainda vazão à procura. Mais uma vez, esta alteração coincide com a promoção do Ouro, organiza-se, como disse, em torno da procura régia e desloca, em definitivo, o núcleo central da construção portuense para estes estaleiros. Isto só pode relacionar-se com uma nova orientação na deslocação de oficiais de construção naval: da *Ribeira da Naus* para a *Ribeira do Ouro*

VÁZQUEZ, María del Carmen – *Galicia en el camino de Flandes. Actividad militar, economía y sociedad en la España noratlántica, 1556-1648*. Corunha: Edicios do Castro, 1996, p. 27.

[909] Para uma visão mais ampla dos centros abastecedores de madeiras ao Porto, consulte-se os mapas 4 e 6. Leonor Freire 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)* ..., citado, p. 449.

[910] Pelo menos cinco dos galeões mandados fazer no Porto nesta altura tinham 500 ou mais toneladas; três deles tinham exactamente 520 toneladas; informação contida no *Memorial de várias cousas importantes* (onde se encontra uma "Folha dos Nauios que Sua Magestade tem nesta Coroa de Portugall [...]"), códice 637 dos Reservados da Biblioteca Nacional de Lisboa, fl. 43 e no *Livro Náutico* (o qual, a partir do fólio 41v completa o documento anterior), códice 2257 dos Reservados da mesma Biblioteca Nacional de Lisboa, fl. 41v (ambos já citados neste trabalho), 85v-86, e reunida por DOMINGUES, Francisco Contente – *o. c.*, vol. II, p. 443, 467-468 e 491, 499-500. Deve notar-se outro aspecto: a distribuição da actividade por diversos estaleiros (com destaque para Lisboa e o Porto) não comprometeria a desejada eficácia dos modelos construídos uma vez que a sua fábrica obedeceria a normas previamente estabelecidas. Para além da comunicação de detalhados regimentos, o recurso técnico que possibilitaria esta prática, consistia na entrega de moldes aos construtores de fora de Lisboa; para os galeões feitos no Porto comunica-se ao mestre carpinteiro "que os tavoados serão das vitolas que lhe darão no almazem", *Livro Náutico*, fl. 85v-86, citado pelo mesmo autor, na mesma obra e volume, p. 499. No fundo, também neste campo da produção de navios se encontra uma preocupação do estado em controlar e normalizar, com vista a uma maior eficácia, anunciando-se práticas posteriormente adoptadas nas marinhas de guerra europeias.

[911] Convém ter em conta que este novo quadro é suscitado pela construção para o estado. Ainda assim, pelo que se conhece do século XVII, a construção para particulares (que deve ser estudada em profundidade) beneficiará destas inovações.

(vide políticas de apenamentos do período filipino, notadas por Amélia Polónia).

19. Técnicas e serviços disponibilizados nos estaleiros do Porto

Voltamos a pisar terrenos bastante inseguros. 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 os mais reputados especialistas.

Discute-se a prioridade técnica dos portugueses estabelecendo-se a relação entre o evoluir da arquitectura naval e certos modelos de embarcação[912]; o balançar entre a prática e a teoria na bagagem cultural dos nossos especialistas navais[913]; a determinação (nalguns casos polémica) de medidas lineares e tonelagens utilizadas[914]; o regime de trabalho nos estaleiros[915]; enfim, as origens do desenvolvimento de modelos locais[916].

---

[912] 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. Memorias da comissão portugueza*. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1892 (reeditado pelo Ministério da Marinha em 1971).

[913] 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, citado por 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. Este estudo de F. Contente Domingues, embora trate essencialmente o problema da prática de navegar, é essencial na contextualização do tema que vimos observando.

[914] Por exemplo, FILGUEIRAS, Octávio Lixa – *Rumo, palavra-chave*, in "Revista de Guimarães", vol. LXXI, nº 3-4. Guimarães, 1961. Questão delicada, que ultrapassa o âmbito nacional, é por exemplo a da tonelagem dos navios (e da sua equivalência conforme as regiões e a tradição), destacando-se o trabalho de 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. Mais recentementente, este assunto deu o mote a um dos cursos de verão da Universidade Complutense de Madrid (realizado no Escorial em Julho de 1996), subordinado ao tema *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, 1996, onde se passa em revista os principais trabalhos produzidos; veja-se também LANE, Frederic – *Tonnages, medieval and modern*, in "Economic History Revue", 2nd series, XVII, nº 2, 1964, p. 213-233. Sobre este mesmo tema ver COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 59-91.

Envolvendo especialistas de várias áreas científicas, essas obras foram objecto de revisão em diferentes estudos da autoria de Pimentel Barata[917] e, mais recentemente, de modo aprofundado por Francisco Contente Domingues em magnífico trabalho sobre a arquitectura dos navios portugueses quinhentistas e seiscentistas[918].

Perante toda esta produção historiográfica (e muitos mais títulos e autores poderiam – deveriam – ser indicados) abstenho-me cuidadosamente de participar na discussão, cingindo-me a indicar pequenos contributos fornecidos pela documentação que estudei, no sentido de registar algumas notas sobre técnicas, arquitectura naval e conservação dos navios. São informações muito limitadas e justificam as palavras que utilizei no início deste capítulo.

Justificam também o recurso a uma análise comparativa, cautelosa, proporcionada pela observação e inquérito junto do único estaleiro artesanal ainda em funcionamento junto das margens do Douro.

Localizado na margem esquerda, em Vila Nova de Gaia, o estaleiro da Cruz é especializado na construção de barcos de madeira – o único material aí utilizado. Não apenas rabelos, hoje em dia os mais fabricados[919], mas em todos os modelos de embarcações de rio e de mar. Aí laboram técnicos especializados, dotados de conhecimentos que, de geração em geração, chegaram até si e que hoje são detentores de um património inestimável que se procura preservar. A existência

---

[915] BARKER, Richard – *Of caravelas, tides and water*, comunicação apresentada ao *Simposium "Rotas marítimas e redes associadas"*. Sagres, 1992, citado por COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 260; CRUZ, António – *Os privilégios dos calafates...*, citado.

[916] No caso do Douro, o mais próximo deste trabalho, veja-se 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. Fora deste âmbito e, mesmo da navegação fluvial, mas também costeira ver, do mesmo Octávio Lixa Figueiras, *O caíque do Algarve e a caravela portuguesa*, in "Revista da Universidade de Coimbra", vol. XXIV. Coimbra, 1969, retomando tema analisado por IRIA, Alberto – *As caravelas do infante e os caíques do Algarve – subsídios para o estudo da arqueologia naval portuguesa*. Lisboa, 1963 (primeira abordagem em 1943).

[917] *Estudos de arqueologia naval...*, citado, em dois volumes, contendo diversos estudos sobre a problemática da história dos nossos navios antigos.

[918] *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.

[919] Quer no seu formato tradicional de barco de transporte de pipas de vinho (os rabelos propriamente ditos) ou de carvão (os rabões), mas também adaptados ao turismo no rio (e aqui atingindo tonelagens bastante superiores na ordem das 20 a 40 toneladas). Aproveito esta oportunidade para agradecer o acolhimento amigo que tive neste estaleiro e a extrema paciência com que o seu proprietário, António Sousa, suportou e esclareceu as perguntas do leigo que sou nesta matéria.

deste estaleiro[920] permite-nos desfrutar de um campo de observação privilegiado. Graças a ele podemos confrontar e, em certa medida, esclarecer certos aspectos, documentados, da construção antiga. Recorrerei a ele com frequência nesta parte do trabalho.

Permita-se também que recorde uma questão já abordada na parte inicial deste estudo: a completa transformação operada na orla ribeirinha entre os séculos XVIII e XX varreu praticamente todos os vestígios que pudessem existir dos estaleiros medievais e modernos. Descrições dos séculos XV a XVII com que já nos familiarizámos referem margens com pequenas praias aproveitadas para a implantação destas estruturas. Em certas marés vazantes ainda podemos descortinar alguns areais, mas apenas nos resta imaginar que estes se estenderiam por uma área bastante mais extensa, hoje nivelada pelas ruas marginais.

Era em cima da areia, como já sabemos, que se realizavam os trabalhos, que se abriam as covas, se instalavam planos de botadura e atacadas e onde se desenrolava o processo de construção ou reparação dos navios.

Todos os estaleiros funcionaram *grosso modo* nestes espaços, junto ao Douro a distância cautelosa do seu curso. Repare-se que a foz não está longe e o rio, tal como já sabemos, bem a montante da cidade, conhece os efeitos das marés durante todo o ano, regime que auxiliava na manobra de colocação em monte dos navios e pautava a calendarização de afazeres específicos. Mas a situação era muito mais complicada no Inverno, com o enorme aumento de caudais e crescimento do leito. Curiosamente, as tabelas de salários de carpinteiros e calafates não fazem distinção entre o labor nas duas grandes épocas, o verão e o inverno, auferindo os oficiais o mesmo vencimento numa e noutra. A única excepção a este regime respeita aos calafates "quamdo trabalharem às marés"[921].

Todavia, apesar destas tabelas salariais, devemos ter em conta o abrandamento geral da actividade no Inverno[922], e a sua paralisação quase total quando ocorriam

---

[920] O do Ouro, que também continua em actividade, embora construa e repare navios em madeira, especializou-se na construção e manutenção de embarcações de pesca modernizadas e trabalha em moldes industriais.

[921] "Carpemteiros da ribeira. *Item* foy acordado que os carpemteiros da ribeira levem de seu jornal por dia asy de imverno como em verão cimquoemta reaes. Calafates. *Item* foy acordado que os callafates levem de seu jornal por dia sesemta reaes imverno e verão e quamdo trabalharem as mares levarão setemta reaes". AHMP – *Vereações*, liv. 15, fl. 32v.

[922] Nos poucos casos de notícias sobre o labor dos estaleiros, escasseiam as que se localizam nesta estação. Para o ano de 1664, David Goodman, na obra que tenho vindo a citar, p. 80, aponta o exemplo dos problemas com o navio almirante da armada espanhola do Atlântico, que demorou sete meses a querenar (tanto por causa do mau tempo e da paragem dos trabalhos por ele provocada como pela dificuldade em conseguir fundos para pagar aos oficiais que o fizessem). No ano de 1537, João Álvares, mestre dos calafates de Lisboa, instado a pronunciar-se sobre os prazos previstos para a preparação das naus da Índia que

cheias no Douro[923]. Nessas alturas, as águas transbordavam vigorosamente e a margem de segurança guardada na localização das diferentes estruturas pouco ou nada adiantava.

Talvez por estes motivos mereça alguma atenção especial a expressão relativa ao trabalho "às marés". Aludindo ao labor dos calafates, Almeida Langhans chama a atenção para o facto de ele se realizar "de sol a sol ou às marés"[924]. Sabe-se da distinção que se fazia entre os navios "brancos no estaleiro" ou "pretos na água", neste caso depois de concluídas todas as operações de calafetagem[925]. Isso implicava um trabalho 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 se tratar de trabalhos de estaleiro limitados pelo movimento das águas junto ao parque de construção, ou entendê-lo como designando obras mais urgentes a realizar pelos calafates (em certo número de marés, medida de tempo habitualmente utilizada nos meios marítimos) e, portanto, mais bem pagos[926].

A partir do século XV, com a promoção de Miragaia ao estatuto de estaleiro da cidade, devia haver atacadas, ou seja, "paralelepípedos de madeira dispostos a intervalos regulares no estaleiro, sobre os quais assentava a quilha durante a construção do casco"[927], rampas de botadura ou planos de querenagem, permanentes (como as que ainda hoje se podem observar nos estaleiros da Cruz e no Ouro), bem como barracões afectados à construção naval para guarda dos materiais e espaços organizados destinados à execução de tarefas auxiliares.

---

deveriam sair de Lisboa até Março de 1538 (a consulta é de 12 de Setembro) "decrarou [...] que nom avendo gramdes imvernadas que torvem os oficiaes seu trabalho que lhe parece que com os os ofyciaes que aquy ha ecom os mais que poderão vyr [...] que lhe parece que sayra com a obra avante". Ver TT – *Gavetas*, gaveta XV, maço 18, documento 13, publicado em *As gavetas da Torre do Tombo...*, citado, vol. V, p. 181-182.

[923] Durante as grandes cheias de 2001 foi possível prosseguir os trabalhos nas obras mortas de um navio que estava 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, de um modo geral, quando o rio extravasa, a actividade dificilmente prossegue.

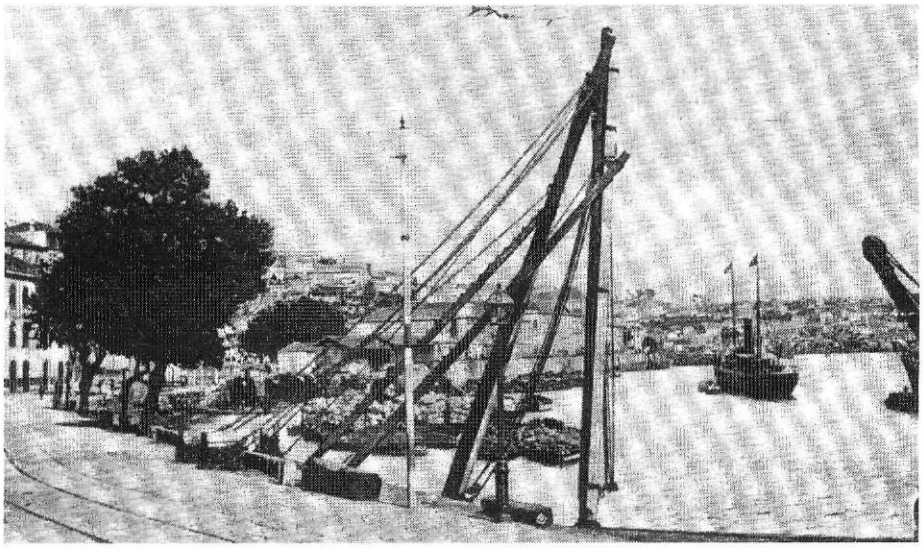
[924] LANGHANS, F. P. de Almeida – *Os mesteirais*, in "Revista Portuguesa de História", vol. XIII. Coimbra, 1971, p. 54-55.

[925] 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 *Descobrimentos Portugueses*, suplemento ao volume I, p. 582.

[926] Adiante, quando retornar à questão do *monte*, explicitarei um pouco melhor esta expressão.

[927] DOMINGUES, Francisco Contente – *Os navios da expansão...*, citado, vol. I, p. 519.

Talvez existissem também alguns guindastes ou, mais correctamente, algumas *cábreas*, modestos guinchos facilmente montados para içamento de madeiras e outros aprestos, engenhos conhecidos em todo os estaleiros europeus[928].



Gravura 24 – Cábrea do "cais novo"

Já me referi aos dos "guindais", mas esses, a existir, apenas tinham serventia na carga e descarga de navios em local específico e não no estaleiro. Aqui eram as citadas cábreas. Outros engenhos haveria, de maiores dimensões, usados no mastreamento dos navios: segundo documentação do século XVII estariam localizados na margem esquerda, junto da ermida do Senhor de Além.

Quanto a aparelhos capazes de mover pesos e peças de porte considerável (por exemplo, gruas para içar), também é possível considerar que os houvesse. A documentação, porém, não nos dá novidades sobre eles, com excepção do citado guindaste para colocar mastros localizado na margem esquerda a jusante do cais de Quebrantões junto de S. Nicolau ou Senhor de Além, tal como vimos anteriormente.

Dificilmente poderemos progredir alguma coisa no estudo deste tema: a colocação de maquinaria auxiliar deste tipo seria sempre influenciada pela fisionomia das margens, que dificilmente alguma vez apreenderemos, pelo conhecimento exacto dos locais de ancoragem, determinados por ela, e pela localização dos estaleiros relativamente ao rio. A colocação do mastreadouro junto da ermida do Senhor de

---

[928] Relativamente a Génova sabemos que "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 cábrea para elevar pesos, um ou outro armazém ou, mesmo, um barraco de madeira construído para a ocasião com o objectivo de proteger os materiais". GATTI, Luciana – *Navi e cantieri...*, citado, p. 19. As cábreas ainda hoje são usadas nos estaleiros: trata-se de dois paus presos com cabos lateriais, com um cadernal em cima e outros cabos para a manobra. São, como disse, práticas e fáceis de montar. Entre as suas aplicações destaca-se o levantamento da quilha para colocação da roda de proa.

Além, parece corresponder à escolha e aproveitamento de zonas propícias, evitando-se soluções que implicariam a aplicação de recursos tecnológicos porventura inexistentes ou muito dispendiosos, logo inacessíveis: naquele sítio formava-se uma enseada onde o rio, mesmo no seu regime antigo, teria sempre profundidade suficiente para conter navios e na margem escarpada, na meia encosta, ainda hoje se podem ver os terraços aí formados, a uma altura não muito excessiva das águas, tornando mais fácil a instalação de equipamentos e o desempenho dos artífices. Infelizmente, como pudemos observar na primeira parte deste trabalho, pouco mais sabemos sobre a história das margens do Douro.

Depois destas impressões gerais, ponderemos o que comprovadamente se sabe relativamente a estruturas e serviços prestados.

Relativamente ao estudo de outras técnicas usadas nos estaleiros do Porto, principalmente em Miragaia, uma vez que não estão levantados muitos mais elementos para se poderem estudar, temos de voltar a tocar o assunto da fossa, das covas e do monte.

A primeira foi aberta pela Câmara, em 1432, passando esta a administrá-la desde então.

Em relação a ela, devemos começar por uma pequena nota sobre a utilização deste termo. Fossa pode ser entendida como uma depressão natural ou artificial junto da margem; como uma cova. Esta última expressão é a habitualmente usada no século XVI para definir o local onde o navio era construído, tratando-se da mais corrente e assim permanecendo até hoje. Quanto à fossa é palavra que encontramos unicamente naquele ano de 1432. Talvez porque o estaleiro ainda fosse bastante rudimentar, em período inicial de instalação, salientando-se apenas esta estrutura.

Há outras hipóteses, mais ou menos verosímeis. Importa salientar que era uma técnica utilizada na maior parte dos estaleiros quando não havia inclinação suficiente para o "bota-fora", para fazer deslizar os navios pelas rampas de madeira até à água. A ser assim, no entanto, não se consegue determinar se, antes da entrada de água (o que implicaria a existência de um dique), seria usada como uma espécie de rudimentar "doca seca" (e isto com muito favor, apesar das notícias sob a construção de uma parede, pois não há notícia de nenhuma em Portugal no período que estamos a estudar) como a que foi construída no importante estaleiro inglês Portsmouth em meados do século XVI[929] e, também, como bota-fora dos navios (ou como alternativa a este local).

---

[929] BARKER, Richard – *Of caravelas, tides and water*, comunicação apresentada ao *Simpósio Rotas Marítimas e Redes Associadas*. Sagres, Abril, 1992, policopiado, p. 10,

A fossa, e continuamos no suposto que ela existia com esta função no Porto, seria conveniente para facilitar 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 as 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.". Além disso, noutra modalidade, poderia ser um auxiliar na manobra de reposição do navio na água[930]. O contexto em que esta estrutura é referida na cidade no século XV, leva a pensar que a fossa teria uma significativa taxa de ocupação sendo usada no conserto de embarcações após jornadas de navegação mais ou menos complicadas[931]. E, segundo se pode entender pelas notícias registadas nas Vereações, parece que era neste âmbito da reparação de navios – e não da sua construção – que se encontrava a principal razão da sua existência. E, tal como foi antes afirmado, dado o regime do rio, pensar na sua existência como a de uma *doca de marés* usada no Porto primordialmente para conserto dos barcos que aqui regressavam.

Vimos que ela é documentada apenas durante o século XV, não se sabendo se continuava no activo para além dessa centúria. De qualquer modo, persistindo ou não, era apenas uma, de certeza modesta, e em períodos de maior movimento (chegada de navios, preparativos para novas viagens, procura conjuntural mais elevada), seria insuficiente para dar vazão a todas as solicitações.

Tratando-se de uma cova, simplificam-se as coisas. As covas, como já referi, eram fundamentais nos estaleiros. Fosse para construir um navio, fosse para reparar outro, havia que providenciar condições para o trabalho dos artífices no fundo da embarcação. Isso conseguia-se com a abertura de valas no areal sobre as quais

---

citado por COSTA, Leonor Freire – *Naus e galeões...*, citado, p. 260-261. É mesmo possível que esta doca seca tenha raízes medievas, podendo-se encontrar algumas semelhanças 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.

[930] "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...*, citado, p. 171.

[931] Como já foi observado no relativamente ao estaleiro de Miragaia e aos equipamentos aí existentes.

assentava um estrado em madeira, com reentrâncias suficientes para permitir aos carpinteiros e calafates o acesso livre à quilha e à estrutura inferior do forro do navio. Fazia-se também para se conseguir um plano inclinado mais acentuado, indispensável na altura do lançamento da embarcação à água. Como se tratava de uma construção extensa, profunda e difícil de concretizar no terreno, torna-se praticamente fixa, sendo apenas ajustada (alargada ou prolongada) conforme o navio que a ela se entregaria.

No momento em que a construção naval se avivou, extravasando os limites do estaleiro, ou compensando a ausência deste, as covas passaram a constituir um problema para o ordenamento ribeirinho. A frequência com que se faziam (e o desleixo dos construtores, que as deixavam abertas) chegou a motivar a intervenção da Câmara, já verificada, obrigando os carpinteiros de Miragaia[932], Vila Nova e Massarelos a arrasarem as covas depois de feitos os barcos.

Ao mesmo tempo, recorria-se ao monte. Este, também já referido, serviria principalmente, pelo menos até meados do século XVI, para dar querena e calafetar os navios, novos ou no activo, no termo das viagens ou como preparação para as seguintes quando o desgaste era mais acentuado. 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 da operação para colocar o navio em monte, era usual isso acontecer. Em 1452, como vimos, fazê-lo custava ao armador 400 reais, mais do que a taxa que se pagava pela utilização do estaleiro quando o barco estava a ser construído. Nesse mesmo ano, precisa-se que o monte dos estaleiros de Miragaia estava situado junto da Porta Nova, provavelmente no trecho contíguo à fossa[933].

As tabelas de salários, que analisarei no capítulo relativo ao trabalho, dão conta de uma outra modalidade usada na arte de querenar o navio ou, ao menos, no arranjo mais expedito do casco. Refiro-me ao trabalho *às marés*, serviço urgente entregue aos calafates. Um documento, a que já tive ocasião de me reportar, listando as embarcações destinadas ao serviço da *carreira da Índia* esperando vez para serem

---

[932] Recorde-se que as posturas que regulamentam o uso das covas são de 1586 e 1587. Entendo este aviso aos carpinteiros de Miragaia como dirigido aqueles que, por uma ou outra razão, ocasionalmente laboravam fora do estaleiro. Mas a pista de trabalho mais aliciante a prosseguir tem a ver com a eventual desactivação do estaleiro de Miragaia em favor da concentração da actividade no estaleiro do Ouro.

[933] Veja-se o que foi dito atrás sobre o Douro conhecer os efeitos das marés numa larga faixa desde a foz. Esse facto poderia, de certo modo, ajudar na manobra de colocação do navio em monte, em parte de forma natural conduzindo-se o navio para um lugar apropriado (e, no caso do Porto, acostumado), sendo este um recurso utilizado em alguns lugares. Sobre este assunto ver BARKER, Richard – *Careening: art & anedocte*, in "Mare Liberum", nº 2. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1991, p. 179.

reparadas em Lisboa[934], completa o sentido desta expressão juntando-lhe a palavra "pendor", isto é, o plano inclinado formado pela margem e acentuado na maré vasa. Portanto, o navio necessitado de reparação no casco era conduzido até perto da margem ficando varado na vasante, altura em que os calafates se entregavam ao trabalho requerido no casco aproveitando a maré favorável.

Desde muito cedo, a arte de querenar navios era reconhecida aos artífices italianos, principalmente genoveses[935]. Uma vez mais ressalta no Porto uma certa precocidade em reconhecer a inovação e depressa colocá-la ao dispor dos seus náuticos fixando, ainda na primeira metade do século XV, artífices especializados nesta arte. Com efeito, um dos primeiros mestres documentados, distinguido pelo rei português em 1450, vivia na cidade. Tratava-se de Jácome Lourenço, "Jenoes, mestre de fazer querenas", a quem foi concedido o privilégio de besteiro de cavalo"[936].

Mais tarde, acompanhando um movimento, já mencionado, de transferência de carpinteiros da cidade em direcção a Lisboa, patrocinado pelos reis, ajudando à modernização e organização da Ribeira das Naus, 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 para conserto dos navios passava a ser alvo de intensa procura.

---

[934] TT – *Gavetas*, gaveta XV, maço 18, documento 13, já citado.

[935] Creio que se começa a impor, a partir da historiografia portuguesa, um trabalho de revisão sobre o papel desempenhado pelos genoveses no desenvolvimento das marinhas de alguns países do litoral atlântico. A sua influência, inicia-se na 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; o fornecimento de navios, por exemplo à França, pelos Doria e Grimaldi, etc. – e prolonga-se pela Época Moderna. Sobre o contrato de Benedetto Zaccaria e o aluguer de navios dos Doria e Grimaldi ver ROSE, Susan – *o. c.*, p. 13-14. Sobre o contrato de Manuel Pessanha com o rei de Portugal (e a presença dos seus filhos em Inglaterra), bem como alguns apontamentos da sua biografia ver SILVA, Maria Fernanda Espinosa Gomes da – "Manuel Pessanha", in *Dicionário de história de Portugal...*, citado, vol. V, p. 73-74. O papel dos genoveses nas cidades portuárias ibéricas e a necessidade de conhecer o alcance da sua presença (não apenas a nível marítimo mas também comercial, financeiro e cosmopolita) são questões abordadas e levantadas por CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo – *La exploración del Atlántico...*, citado, p. 119.

[936] TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 34, fl. 182. É possível que o já citado Diogo de Bustamante, responsável pelo contrato de armação de navios para D. Manuel, tenha desempenhado igual função no Porto ou pelo menos tenha ocupado cargos de importância no esquema organizativo da construção naval da cidade. 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.

Podemos conferir essa transferência, já em pleno século XVI, com Damião Brúsio, instalado em Lisboa, a quem foi concedido o monopólio de dar querena aos navios em todo o reino no ano de 1554.

Esta concessão ter-se-á devido à apresentação de um método destinado a facilitar a operação que, por certo, nos moldes tradicionais de colocação do navio em monte dificilmente responderia às enormes solicitações que entretanto se verificavam. A solução trazida por este genovês consistia em reparar o casco do navio na água, "para se escusar o muito periguo que corem em tirarem a mõte quando se am de cõcertar e tornarem a deytar ao mar, em que se gasta muito tempo e se faz muita despesa"[937]. 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:

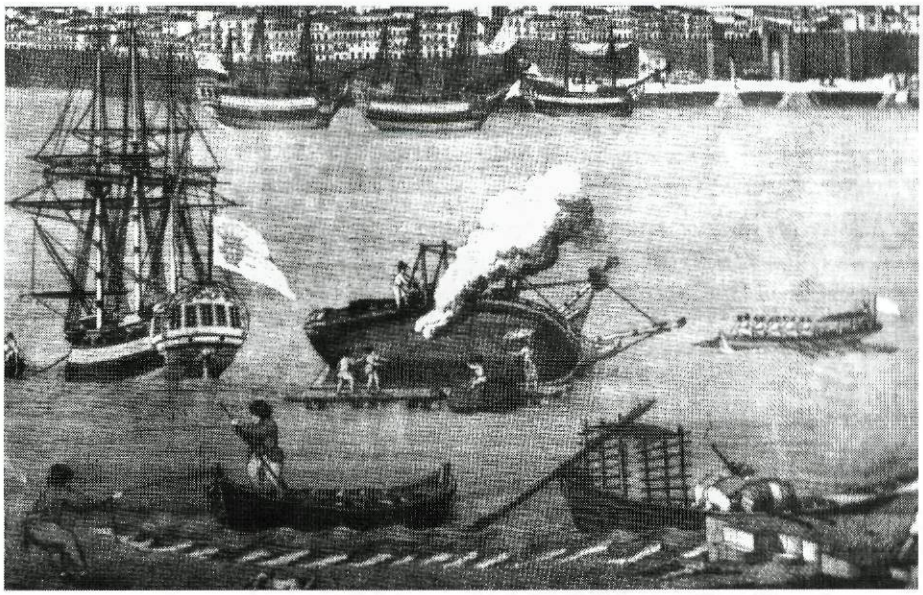
> "Aos quinze dias do mes de Maio nesta cidade do Porto e praça della e Miragaia e rua da Ponte de São Domigos perante mim escrivão e muitas pessoas em allta voz apregoou Gonçalo Fernandez pregoeiro que nenhũa pessoa de callquer estado e condiçam que fose dese querenas a naaos e navios nesta cidade e termos della por tempo de dez anos so pena de vinte cruzados pagos da cadea ametade pera quem o acusar e outra metade pera Damiam Brusio e perder a nao ou navio a que a dita querena for dada e sendo ele [Damião Brúsio] o acusador avera toda pena asi dos dictos vinte cruzados como da nao ou navio; [e] somente poderão dar as dictas querenas aquelas pesoas que para iso teverem comisão de Damyam Bruseo mestre de dar querenas. E o dicto pregão foi dado a xb de Mayo de mil b^{c} L e seis e os dictos

---

[937] 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 por muitos como consequência da grande tonelagem das embarcações, sobretudo das que faziam a *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 fàcilmente as repararem, estando na água". ALMEIDA, Fortunato de – *História de Portugal*, vol. V. Lisboa, 1927 (excerto publicado por HESPANHA, António Manuel – *Poder e instituições na Europa do Antigo Regime. Colectânea de textos*, p. 389). Como antes foi afirmado, é possível que ainda antes da introdução deste método, os construtores nacionais utilizassem o recurso da maré e do pendor, ou seja, a colocação mais próxima possível do navio junto da margem e aproveitamento do seu declive para o deixar em seco quando as águas descessem, procedendo-se ao seu calafetamento urgente (nos casos em que ele não seria muito profundo pelo relativo bom estado do barco). Repito que este recurso pode ser aferido nos navios ancorados no porto de Lisboa em 1537 à espera de serem reparados e que não necessitavam de vir a terra pois "se am de coreger de mares e pemdores". Ver TT – *Gavetas*, gaveta XV, maço 18, documento 13, já antes citado.

dez annos começaram a dia oito de Novembro de mil b^{c} L e quatro. Gaspar Riscado o escrevi"[938].

Implementada em meados do século, como vemos, a prática de querenar os barcos na água, terá sido seguida no Porto pelo tempo fora, conforme se pode comprovar por gravuras seiscentistas e setecentistas que reproduzem cenas da vida ribeirinha.



Gravura 25 – Calafeto de um navio no Douro (século XVIII)

Com o tempo, a "querena italiana" foi fortemente criticada, considerando-se ser a principal causa da perdição das naus, sobretudo na *carreira da Índia*. Ouçamos João Baptista Lavanha: "Tal foy a perdiçaõ desta Nao Santo Alberto, taes os sucessos do seo Naufragio, causado naõ 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, folgaõ muito com a invençaõ 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 perdiçaõ das Naos: porque alèm de se apodrecerem as madeiras (posto que sejam colhidas em sua sazaõ) 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

[938] O pregão reproduz, como é norma, o essencial do privilégio real: AHMP – *Vereações*, liv. 20, fls. 192-192v. Repare-se que só chegou aqui quase dois anos depois de estar em vigor. Porque motivo, não o sabemos. Poderá significar que até então a actividade estava relativamente estagnada ou suficientemente reduzida para ser preciso impô-lo?

depois navegando saõ abaladas de grandes marès, e combatidas de rijos ventos, despedemna, e abertas daõ entrada a agoa, que as soçobra. E assim tem mostrado a // experiencia, que quando esta danosa invençaõ se não usava, fazia huma Nao dès ou doze viagens à Índia, e agora com ela naõ faz duas"[939].

Apesar de a arqueação dos navios portuenses não ser demasiado grande (as excepções ocorreriam na construção realizada no Ouro), seria sempre delicado lançar um navio à água. Os trabalhos deveriam estar bem organizados, a embarcação fixada e equilibrada por cabos, barrotes e por um sistema de cunhas e calços. Na altura certa, a embarcação seria libertada e a cunha principal removida, despoletando-se o processo de deslizamento até à água.

É tempo de recuperar alguma informação no contrato de construção do patacho do balio de Leça.

Seleccionei algumas expressões que revelam a fisionomia do barco, alguns equipamentos integrados na sua estrutura e o saber dos carpinteiros, convicto de que estas técnicas não são exclusivas dos estaleiros portuenses, mas antes surgem como um património comum a todos os técnicos nacionais quinhentistas.

Uma delas, o "embaraçamento" ou "encolamento" do navio, já referida, poderá ser entendida numa dupla acepção: como "encolamento", ou seja, "região em que o casco apresenta maior curvatura entre o fundo e o costado" ou como a "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"[940].

---

[939] Este discurso de Lavanha, que nitidamente força a nota relativamente à resistência das naus da Índia antes da introdução deste método, foi transcrito por DOMINGUES, Francisco Contente – *o. c.*, vol. I, p. 519-520, a qual foi aqui usada por ser mais fiável. Encontra-se, como é sabido, em BRITO, Bernardo Gomes de – *História trágico-marítima*. Tomo II, p. 226-227; foi igualmente reproduzido por Severim de Faria (que compartilha a opinião desfavorável do cosmógrafo-mor quanto a este método) nas suas *Notícias de Portugal*. Lisboa, 1740, Discurso VII, p. 233-234 e publicado por ALMEIDA, Fortunato de – *o. c.*, em excerto seleccionado por HESPANHA, António Manuel – *o. c.*, p. 389-390. Leonor Freire Costa realça igualmente as objecções de Duarte Gomes Solis a esta prática (*o. c.*, p. 186-187). Encontra-se também registado nas várias edições da compilação de Bernardo Gomes de Brito. Verifiquei a *História trágico-marítima*, fixação do texto, introdução e notas de Neves Águas. Mem Martins: Publicações Europa-América, s/d, p. 127-128. As duas transcrições, de Severim de Faria e de Neves Águas, contêm algumas imprecisões.

[940] LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente (Comandantes) – *o. c.*, respectivamente, p. 227 e 221.

O mesmo contrato indica outras.

Pedro Franco, o carpinteiro escolhido, deveria fazer o barco "com seu esporaom a modo de galeaom". O esporão pode ter duas acepções. Primeiro, era um "forte espigão que avançava da proa acima da linha da água destinado a produzir, pelo choque, grossas avarias no costado dos navios inimigos"; embora se pudesse considerar uma arma defensiva, dissuasora de ataques, era sobretudo 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[941]. Segundo, trata-se de um termo aplicado em alguns livros antigos de construção naval para designar o beque; este é "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"[942].

Talvez se deva entender a expressão com este segundo significado pois não parece que se trate de um navio de guerra. Como acompanharemos mais adiante, este barco será fundamentalmente utilizado como negreiro. Contudo, optei por reproduzir as duas definições de esporão pelo facto de o patacho patentear outros equipamentos militares defensivos[943].

O mesmo oficial devia ter o cuidado de o fazer "com suas curvas de conves e reves entremechadas". As curvas ligam peças do navio que se encontrem em planos

---

[941] 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. Infelizmente, sabemos muito pouco sobre a fisionomia dos navios quinhentistas do Porto para determinar se eles já levavam figura de proa. Nos séculos XVII e XVIII havia escultores no Porto que se dedicavam a fazê-las, sendo, inclusivamente, objecto de exportação 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 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.

[942] LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente (Comandantes) – *o. c.*, respectivamente, p. 245 e 93.

[943] E também porque o balio de Leça teve a seu cargo a preparação de contingentes militares e marítimos para o serviço da Coroa, no âmbito da contratação, não sendo de estranhar que alguns dos seus barcos as tivessem integrado, precisamente por estarem preparados para isso. Sobre esta intervenção de Luís Álvares de Távora, ver SILVA, Ribeiro da – *o. c.*, vol. I, p. 215.

diferentes; as curvas de convés são "de reforço da estrutura do navio, que 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»"; estas curvas de revés eram "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"[944].

19.1. Uma nota sobre arquitectura naval

O patacho, que seria artilhado, teria uma coberta e "setenta toneladas fechadas debaixo da cuberta afora as munyções e mantimentos". Refere-se à tonelagem líquida (ou pelo menos, a parte dela) deste espaço, isto é, ao "volume que resta após se haverem tirado à tonelagem bruta os volumes não utilizáveis para efeitos comerciais"[945].

Embora já não se trate propriamente de técnica de construção mas sim de questão de arquitectura naval, esta informação é de extrema importância em termos de marinha mercante[946] pois nela podemos surpreender uma deliberada intenção do seu dono, envolvido em diferentes tratos comerciais num lado e noutro do Atlântico, em rentabilizar o espaço do seu navio, definindo a sua capacidade de carga útil em função daquilo que se pretendia carregar – podendo haver mesmo uma previsão dos volumes e dos tipos de recipientes (sobretudo pipas, baças, quartos de pipa, caixas ou caixões, ou seja, os mais vulgarmente mencionados no Porto) que estas setenta toneladas poderiam comportar, maior planeamento dos fretamentos que se poderiam aceitar e, ainda, previsão dos espaços para os alimentos consoante a tripulação e a duração prevista das viagens.

---

[944] Idem, *o. c.*, respectivamente, p. 193 e 232.

[945] Idem, *o. c.*, p. 511. Embora talvez se deva fazer alguma precisão, pois pode haver espaços excluídos, como os alojamentos dos homens, que podem ser aproveitados para transporte de algumas cargas. De qualquer forma, usou-se este sentido, e não o de *tonelagem bruta* pois esta, apesar de se referir "à soma dos volumes de todos os espaços fechados e cobertos", compreende neles os que estão "acima do convés". Idem, *ibidem*.

[946] Embora saibamos que os navios do balio poderiam ter integrado diversas expedições militares que o mesmo organizou para a Coroa a partir do Porto.

Tal como a maioria dos navios de vela (mesmo quando atingiam tonelagens muito superiores às deste), os remos eram essenciais como auxiliar de manobra, de acostagem ou de desaferragem, de entrada ou de saída de barras, bem como no movimento do navio quando este era apanhado em zonas de calmaria[947]. Neste caso, para além do batel (outro equipamento indispensável), o construtor devia providenciar os "encaixes pera remos".

Finalmente, "se hobrigou mais elle Pero Franco ha fazer as xaretas necesarias e camarotes". A xareta era um recurso defensivo adoptado com regularidade 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 que era principalmente 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"[948]. Encontramos esta mesma solução noutro navio, a nau *Nossa Senhora da Légua*, de armadores de Aveiro e do Porto, fretada em 17 de Dezembro de 1587 para o Brasil. A instabilidade e insegurança nos mares vivida nessa época, com constantes ataques de corsários ingleses, justificará a inclusão no contrato de uma cláusula obrigando a que a nau "hira cerrada com sua xareta"[949].

Os camarotes, que Pedro Franco tinha obrigação de fazer no patacho, eram câmaras para alojamento dos oficiais (pois os restantes passageiros, havendo-os, costumavam viajar na tolda). Falo deles por dois motivos: por um lado, devido à raridade de informações quinhentistas sobre o transporte de oficiais ou passageiros a bordo, a que darei o devido relevo noutra parte deste trabalho; segundo, porque os navios do balio de Leça tinham-nos efectivamente e eram reservados aos elementos por ele nomeados para o seu comando. Vê-lo-emos quando falarmos mais detalhadamente dos fretamentos.

---

[947] É possível que muitos condenados às galés no século XVI, dada a crescente raridade deste modelo, entrassem ao serviço destes navios desempenhando esse trabalho forçado quando ele fosse requerido.

[948] 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...*, citado, vol. II, p. 283.

[949] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 88, fl. 67v.

No contrato que acabámos de ver, há uma nítida economia nas obrigações inseridas. O cliente limita-se a exigir algumas especificações básicas tais como: modelo pretendido, capacidade de carga e algumas características consideradas pertinentes e adequadas ao desempenho que se espera a embarcação venha a ter no âmbito da função que o armador lhe reserva, confiando à experiência do construtor tudo o resto. Trata-se da encomenda de um armador local junto de um construtor local. Ora, neste campo da construção naval, a tradição ocupa um lugar importante e cada comunidade apresenta soluções técnicas próprias[950]. O que resultaria no fabrico de navios algo diferentes. Isso não era desejável quando o Estado, em época de reorganização da frota militar, pretendia uma uniformização dos modelos tendo em vista a racionalização dos custos e a planificação das expedições. Deste modo, quando os estaleiros do Porto voltam a trabalhar para a Coroa, os pedidos de navios vêm acompanhados de detalhadas instruções sobre as características que devem ter. 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 deverão respeitar[951].

Uma das características fundamentais dos navios destes tempos era a sua versatilidade, entendida aqui como capacidade de adaptação da sua estrutura. Conforme o fretamento, tinham de se ajustar 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 e toldas para abrigo dos passageiros. Não era raro, desde a Idade Média, ver mercantes transformados em navios de guerra e vice-versa. Essa capacidade devia-se, como é lógico, ao trabalho dos técnicos dos estaleiros.

No ano de 1445 documenta-se a transformação de dois navios do Porto em graneleiros, a nau de Leonel de Lima e a do duque de Bragança, encarregados de transportar 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^{c} lxxxiiij rreaes por conpra de lxxxb paaos 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 callafetarom o telhado e hũu carpenteiro que fez os granees"; no segundo caso,

---

[950] Nos nosso dias, os construtores do Ave não fazem os rabelos da mesma maneira que os seus congéneres do Douro.

[951] Biblioteca Nacional de Lisboa – Reservados, cod. 2257 (*Livro Náutico*), fl. 85v-86, publicado por DOMINGUES, Francisco Contente – *Os navios da expansão...*, citado, vol. II, p. 499-500.

gastaram-se "Item ij mil b^{c} lxx rreaes [...] por conpra 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 arrovas e mea de breu azeite sevo tomento e callafates e carpenteiros que callafetarom 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"[952]. Esta prática, como se verá, continuará por Quinhentos.

19.2. Madeiras e conservação dos navios

O comércio e abastecimento de madeiras aos estaleiros, será analisado adiante. Nesta altura, interessa-me referir os cuidados que se tinham com esta matéria-prima, tendo em conta o seu peso na actividade, técnicas de construção desenvolvidas e conservação das embarcações visto que esta última, como se sabe, depende do tipo de madeira aplicada nas diferentes "partes" do navio e na forma como ela foi tratada.

Continuamos, entretanto, mais no campo das hipóteses de trabalho do que propriamente na análise das realizações concretas. Portanto, a primeira coisa a dizer é que faltam informações sobre o corte e tratamento das madeiras no estaleiro. Uma das imagens mais características dos estaleiros seria a serração de madeiras – juntamente com o bater dos martelos, também uma das mais sonoras. Consegue-se documentar a presença de serradores. Mas, mais complicado, é determinar que tipo de serras eram empregadas, como se organizava o trabalho dos carpinteiros, serradores e aprendizes, qual a madeira preferida?

Quanto à sua cura, pelas informações que já fui avançando sobre a normalização do tráfego urbano junto aos estaleiros, parece que eram tratadas ao ar, amontoadas onde calhava, por certo à vista dos seus donos. Mas, por quanto tempo? E quando não estavam ao ar livre, eram objecto de alguns cuidados especiais?

Entre o abate das árvores e o corte dos troncos para fazer navios decorre um certo tempo, variável, destinado à cura das madeiras. Os fungos aéreos atacam e apodrecem a madeira verde que não estiver curada. Para se evitar que isso aconteça, David Goodman, que tenho vindo a acompanhar, considera que a madeira

---

[952] TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 34, fl. 162v, publicado por AZEVEDO, Pedro de – *o. c.*, tomo I, 1915, p. 414. Regressarei a este documento pois ele informa-nos sobre técnicas de arrumação da carga, em particular quando se fala nas estivas que têm a ver com o isolamento das cargas (neste caso dos grãos) feitas com codesso (rama). Por outro lado, estes dados sobre a actuação dos estaleiros nos navios preparados para sair era habitual e garantia a manutenção de um regular nível de laboração dos mesmos durante certos períodos, dado que o Porto era ponto de encontro quase obrigatório da navegação nortenha.

deve ser, sucessivamente, submergida em água (com o que se liberta dos fungos), seca (os fungos são particularmente activos no ataque às madeiras húmidas) e mantê-la em lugar de boa ventilação (pois os fungos desenvolvem-se em sítios onde o ar não se renova) [953]. Isto seria assim num mundo ideal. No entanto, a Península Ibérica dos séculos XVI e XVII não era um mundo ideal. Obrigados a correr contra o tempo, isto é, contra a concorrência de poderosos adversários, os artífices navais ibéricos dispensavam com frequência algumas das fases enunciadas, correndo riscos que, se nalguns casos podiam não ter consequências graves, noutros podiam ser verdadeiramente desastrosos. Em Espanha, desde o século XVI o mais usual era secar a madeira ao ar livre, o que podia significar um processo irritantemente lento pois, por exemplo, a densa madeira de carvalho pode demorar dois anos a secar[954].

Não há certezas quanto aos procedimentos seguidos no Porto, mas será lícito pensar que as madeiras podiam ser molhadas e postas ao ar a secar. Estas hipóteses são autorizadas pelo suporte dos documentos de saúde e dos relativos ao trânsito na zona ribeirinha, estes já antes vistos. Os registos de saúde, inclusivamente, fornecem indicações concordantes com os métodos de cura das madeiras atrás descritos (embora tenham outra finalidade, a do combate à propagação de doenças). No dia 13 de Maio de 1597, o escrivão da Câmara e os guardas mores de saúde da cidade foram ao degredo de Valdamores visitar uma pinaça, *a Nossa Senhora da Guia*, embarcação biscaínha proveniente de S. Sebastian, carregada de ferro, mós, breu, resina e tabuado. Depois das perguntas processuais acostumadas, mandaram ao mestre do navio que descarregasse e colocasse as mercadorias de modo a que fossem molhadas pelas águas do Douro. O mesmo procedimento foi adoptado no dia 29 do mesmo mês com o navio *Nossa Senhora da Boa Viagem*, de Matosinhos; carregava madeira de Santa Marta, Galiza. No entanto, embora este tabuado fosse dirigido a Lisboa, os guardas mores entenderam mandar molhá-lo, o que foi feito: "descarregarão toda a madeira que botarão no Douro onde esteve de molho muitos dias e botada em terra e asoalhada que depois de ser asi beneficiada a mandarão tornar a embarcar"[955]. Estes exemplos, registados em livro por motivos sanitários, a intenção era claramente profiláctica, servem, no entanto, para documentar uma prática ainda hoje seguida na construção naval em madeira e, de certa forma, validar a hipótese colocada acima. Que ainda devemos explicitar um pouco melhor.

---

[953] *O. c.*, p. 163-164.
[954] GOODMAN, David – *o. c.*, p. 163.
[955] AHMP – *Livros de visitas de saúde (1597)*, respectivamente, fls. 9 e 39.

Como foi dito anteriormente, 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 ainda hoje. Isto porque um destes, o gusano, resiste à água doce e o teredo, molusco que pode atingir mais de um metro de comprimento, à água salgada. Portanto, o ideal é que as madeiras sejam sujeitas a um tratamento, na água, que as torne imunes a qualquer um deles. Ora, o Douro apresenta condições propícias para tal. Porquê? Porque como se trata de um rio de marés, sofrendo na enchente a acção das águas salgadas do mar, e na vazante, das águas doces do rio, há a certeza de que a acção consecutiva dos dois tipos de água se faz sentir sobre os tabuados para a fábrica dos navios, mergulhados durante algum tempo, dada a localização dos estaleiros, próxima da foz, mais atreita a esse tipo de fenómenos.

Nos estaleiros da Cruz certas madeiras, como o eucalipto, madeira relativamente "moderna" no elenco vegetal europeu, são submersas na água do rio, recebendo, alternadamente, água doce e salgada como foi dito, durante alguns meses, tornando-se muito mais resistentes às doenças[956] e maleáveis e evitando-se que rachassem posteriormente.

Há outro assunto relacionado com a madeira, e que permanece em aberto: o de saber se eram atendidos os prazos que ela demorava efectivamente a curar antes de ser trabalhada pelos carpinteiros. Em Espanha, e retorno a Goodman, todos os indícios existentes apontam para o desrespeito desses prazos. Em 1592, após ter observado a podridão do casco de várias galés da monarquia e confirmado que se isso se devia ao uso de madeiras pouco tratadas, o almirante Diego de Brochero aconselhava Filipe II a mandar que não se fizesse nenhuma galé com madeira cortada menos de um ano antes[957].

---

[956] Estanislau de Barros e Ferreira de Freitas descrevem uma série de maleitas que afectavam as madeiras tanto em terra como no mar. A título de exemplo diga-se que a destruição de uma grossa viga de madeira pode ser destruída pelo *teredo* em apenas algumas semanas. Estando a madeira sujeita à acção da água doce este molusco, ou larva, morre em apenas alguns dias. Sobre este assunto ver a obra destes técnicos – *Construcção naval*, vol. II. Lisboa: Biblioteca de Instrução e Educação Profissional, s/d [1904], p. 9-11 (integrado na 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.

[957] Isto porque estava convicto que a principal razão para que as galés venezianas durassem trinta anos tinha a ver com o facto de que guardavam a madeira cortada no arsenal durante quatro ou cinco anos. No reinado de Filipe III, Luís Fajardo, comandante da frota do Atlântico, convencera-se de que os navios espanhóis duravam menos do que os ingleses por causa da cura indevida da madeira. Já no reinado de Filipe IV, um contrato de construção de galés especificava que o carvalho das obras vivas dos barcos fosse cortado pelo menos dois anos antes, para que estivesse "bem curado". Assinale-se que esta deficiência não era exclusiva da Espanha. Os holandeses curavam as madeiras apressadamente, dando origem a

No entanto, e com isto fecho este tema, a madeira verde, sem curar totalmente, tem as suas vantagens. É mais branda e muito mais fácil de trabalhar. Colocada em partes do navio devidamente arejadas, era pouco provável que apodrecesse anormalmente. Acelerava o fabrico de navios e isso revelava-se fundamental em tempos em que era imperioso repor barcos à frota com urgência[958].

19.3. Arqueação de navios

Finalmente, a arqueação das embarcações. Essencial para se determinar a tonelagem dos barcos que se vão construir ou ser carregados, era operação especializada, a cargo do mais capacitado oficial da ribeira, o patrão. O calado dos navios podia igualmente ser avaliado por gente do mar com experiência[959].

Quanto à determinação da tonelagem de um navio a construir, não sabemos se os procedimentos eram sempre iguais, ou seja, se logo no início havia o recurso ao referido patrão (que daria instruções nesse sentido) ou se o carpinteiro destinado a fazer o navio se encarregava disso[960]. Nos contratos entre particulares parece

---

imperfeições nos navios, facto conhecido pelos rivais ingleses que, quando apresavam os seus barcos não os utilizavam. GOODMAN, David – *o. c.*, p. 163-164. Veremos como em Portugal, no século XVI, já havia preocupações com a cura das madeiras. Todavia, se bem que encontremos queixas e avisos idênticos aos que temos visto até aqui, é muito provável que o problema com o apodrecimento dos tabuados não tenha atingido as proporções que teve no reino vizinho, conforme se pode verificar num tratado biscainho "para conservação das madeiras empregadas nos navios" (1786) onde se diz 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". Sobre este assunto ver ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes – *o. c.*, p. 253 e 482.

[958] De qualquer forma, em todas as partes dos navios que não estivessem devidamente arejadas, entre as cobertas ou próximo da linha da flutuação, era um perigo usar madeira verde pois, por exemplo, ainda que a parte submersa estivesse protegida dos fungos que se propagavam pelo ar, era devorada facilmente pelo gusano. Idem – *o. c.*, p. 164. Viajantes medievais referem, no século XV, que o carvalho verde era utilizado, nas galés, principalmente nos remos e nos batéis que as equipavam. Ver POUGET-TOLU, Anne – *Navires et navigation aux XIV^e^ et XV^e^ siècles. D'après les récits de voyages*. Paris: L'Harmattan, 2002, p. 36.

[959] Dois exemplos colhidos na vistoria feita aos navios que se preparavam para sair da cidade entre 1558 e 1559: em 13 de Maio de 1558, para a inspecção da caravela *Fiéis de Deus*, o oficial encarregado dela "mandou loguo vir perante si vir [*sic*] Cristovam Diaz mestre dos carpinteiros que tem carguo de arquear as naos e navios nesta cidade", que desempenhou essa tarefa acompanhado por Gonçalo Dias [Ponte], homem do mar bem conhecido no Porto. A 6 de Julho do mesmo ano, na visita ao navio *Conceição*, estiveram "Andre Afonso cidadão [...] e Pedr'Eanes mareante" que a avaliaram em 50 toneladas (falam especialmente da relação navio/carga) "e isto deziam asi entenderem por ser pesoas que o entendião e virem por seus olhos". AHMP – liv. 422, respectivamente, fls. 21-21v e 22-22v.

[960] Estas dúvidas decorrem do facto de desconhecermos exactamente as normas de funcionamento dos estaleiros. Em obras do rei, seria sempre o mestre dos carpinteiros a proceder às orientações gerais da empreitada, incluíndo nisso, a arqueação (que, neste caso, seria sempre -?- verificada em Lisboa). Quando o navio era encomendado ou "entregue" ao estaleiro local, o procedimento deveria ser idêntico. Difeririia apenas quando a

predominar esta segunda modalidade; o interessado, logo no início, recorria a um mestre experiente e confiáva-lhe esse encargo ressalvando no contrato a responsabilização deste por eventuais desfazamentos (por defeito ou por excesso) na arqueação pretendida[961].

Nas linhas abaixo, darei informação de alguns dados colhidos na documentação da cidade do Porto sobre a arqueação de navios, os quais, somados aos que tenho vindo a referir, contribuem para que tenhamos um melhor conhecimento desta prática no século XVI pois, como constatou Pimentel Barata, "nenhum documento português alude a qualquer método de cálculo da tonelagem, com excepção do método imaginado pelo P^{e} 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"[962].

Ao longo do século XVI, essa avaliação foi sempre possível no Porto[963]. Nas vistorias feitas aos navios entre 1558 e 1559, alguns dos oficiais encarregados de ir aos navios estavam habilitados para determinar a tonelagem da embarcação, de acordo com os parâmetros definidos pela coroa[964]. De qualquer forma, por estes tempos era obrigatório o recurso aos técnicos da Ribeira das Naus lisboeta quando se tratava, como observámos, de exame da embarcação com vista ao recebimento de subsídios de tonelagem.

No entanto, pelo menos desde 1567, a arqueação, mesmo para efeitos de recebimento do prémio, podia ser efectuada no Porto, sendo acompanhada pelos oficiais da Contadoria régia da cidade, encarregados de produzir a documentação comprovativa. No regimento aprovado nesse ano, determina-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 Almoxarifado da comarca dos lugares, onde os

---

obra – repete-se, sobretudo de construção – era cometida a um determinado oficial, embora se realizasse no espaço do estaleiro, correndo como obrigação privada.

[961] O melhor exemplo desta prática encontra-se no já referido contrato de construção do patacho para o balio de Leça. Remeto para a consulta do ponto 16 deste capítulo, onde este assunto foi já visto.

[962] BARATA, João da Gama Pimentel – "O traçado das naus e galeões portugueses de 1550-1580 a 1640", in *Estudos de arqueologia naval...*, citado, vol. I, p. 160; ver também, do mesmo investigador, "A *Ars Nautica*, do P^{e} Fernando Oliveira. Enciclopédia de conhecimentos marítimos e primeiro tratado científico de construção naval (1570), in *Estudos de arqueologia naval...*, citado, vol. II, p. 145-146 onde se reafirma esta lacuna e se alude à possibilidade de haver semelhanças com o método veneziano, usando arcos de tonéis, pipas e quartos como medidas de capacidade; neste sentido, 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).

[963] Como era em Lagos, Viana, Portimão, Aveiro, entre outros, para além, claro, de Lisboa. Sobre este assunto ver COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 62-65.

[964] AHMP – liv. 422.

fizerem, sendo primeiro arqueados per ordem da pessoa, que no tal lugar tiuer cargo de os visitar e prouer"; para isso, e enquadrando-se numa preocupação característica deste tempo, de uniformização e controlo dos recursos por parte do poder central, essa arqueação "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"[965]. Um exemplo desta prática pode detectar-se na informação contida no fretamento do navio *Espírito Santo*, mestre Gonçalo Eanes, de Leça (mas com propriedade repartida entre senhorios desse lugar e do Porto), que em 1584 se preparava para rumar a S. Tomé e Angola 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"[966].

Atrás tomámos conhecimento de vistorias efectuadas nos navios que se preparavam para sair dos ancoradouros da cidade entre 1558-59. Nessa ocasião, a arqueação dos barcos foi parte essencial pois do parecer dos peritos encarregados de as efectuar dependeu a obrigatoriedade ou isenção da inclusão de artilharia a bordo. Os entendidos deslocavam-se junto da embarcação, subiam a bordo, inquiriam os oficiais sobre as características da nave, carga, destino e tripulação, desciam às cobertas, conferiam a carregação pesando-a se necessário (operação que devia implicar estimativas) e, finalmente, proferiam o seu juízo acerca do porte do navio[967]. Veremos em seguida outros exemplos.

Estanislau de Barros avança a possibilidade de, no estaleiro de Lisboa haverem "livros de registos das embarcações e das suas arqueações"[968]. Essa prática de registo talvez tenha sido seguida no Porto pois, como vimos, o mestre do navio *Espírito Santo* apresentou, em 1584, uma certidão de arqueação passada pelo escrivão da Contadoria da cidade. Portanto, na cidade haveria duas contabilidades: a do Almoxarifado e a da Câmara. No entanto, como não subsistem marcas dessa prática nos livros da primeira instituição e como não há (por diferentes motivos)

---

[965] *Leys e provisões que el rei Dom Sebastião nosso senhor fez...*, publicado por FERREIRA, J. A. Pinto – *Certas providências régias...*, citado, p. 345.

[966] Informação anteriormente referida (válida também para a nau *Nossa Senhora da Batalha*). ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 75, fl. 47.

[967] AHMP – liv. 422.

[968] *Traçado e construção das naus portuguesas dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Imprensa da Armada, 1933, p. 13. Leonor F. Costa encontra também alusões a esse "Livro das arqueações", *Naus e galeões...*, citado, p. 65.

senão duas menções a esse serviço nos livros de actas de vereações (de 1597), não parece que tenha havido uma preocupação sistemática em manter esses cômputos em ordem[969].

Leonor Freire Costa refere os contextos em que se lavravam estas certidões, considerando o fretamento de navios para o serviço das armadas do norte de África com vista ao pagamento do frete por tonelada; o subsídio atribuído aos barcos com mais de 130 toneladas; e o pedido de uma segunda arqueação, em Lisboa, pelos oficiais da ribeira[970]. Os documentos do Porto relativos a duas naves estrangeiras, dão conta de uma outra situação: a da avaliação da tonelagem de navios com vista ao controlo de exportações e, possivelmente, cobrança de direitos. Poder-se-á justificar a produção destes documentos pelo facto de se tratar de navios flamengos, duas urcas ao serviço de mercadores da cidade, que era necessário conhecer melhor. No caso citado antes, da viagem do navio *Espírito Santo* a S. Tomé e a Angola a comprar escravos, a apresentação do documento comprovativo da arqueação do navio terá a ver com a obrigatoriedade da inscrição da armação de escravos nos Contos do reino.

Em regra, e isso também pode ser verificado pela análise dos relatórios sobre os navios artilhados anteriormente mencionados, a arqueação deveria ser feita pelo patrão dos carpinteiros da ribeira do Porto, acompanhado por homens do mar entendidos para fazer essa avaliação, aos quais era dado juramento, e que depois apresentavam as conclusões apuradas. 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 b^{c} RIbii anos nesta cidade do Porto nas pousadas de mim escripvão parecerão Joam Amdre mestre de carpintaria e juiz do oficio da carpintaria e Pero Allvares e Manuell Carneiro mareantes moradores em Miragaia e declarão per juramento dos Santos Avanjelhos que por mim escripvão lhe foi dado que a urca per nome Unicornio que elles forão ver e medirão, que ao cais estava cargada d'asucres e paao tinha doze remos[971] e meo por sima da cuberta e quatro de largo na maior largura ao pee do masto e que a dita urca levara da dita primeira cuberta pera baixo oitenta tonelladas pouco mais ou menos e isto lhes parecia pelo juramento que lhe fora dado e asinarão. Gaspar Collaço o escrepvi"[972].

---

[969] Ou então esses documentos terão existido mas não chegaram até nós como sucede em tantas situações.

[970] *O. c.*, p. 61.

[971] Embora não haja qualquer dúvida de leitura, é quase certo que se trate de *rumo*, medida linear usada na antiga construção naval.

[972] 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

Comparando estes autos com documentos citados por Leonor F. Costa, nomeadamente a arqueação de um navio em Viana feita no dia 8 de Agosto de 1514, encontram-se semelhanças (recurso a "espertos" ligados à construção naval, desta vez mestres carpinteiros da ribeira; utilização do rumo como medida linear) e pequenas diferenças (como submúltiplo do rumo utilizou-se em Viana[973] o tonel ou pipa, enquanto no Porto se usou o palmo[974]). Temos assim no Porto o exemplo de uma prática arreigada na maioria dos centros navais do reino, e descortinamos a aplicação dos conhecimentos dos especialistas ao serviço da comunidade urbana.
Mas poderemos ter mais. Comparando estes documentos de arqueação e o contrato de construção do patacho do balio de Leça, parece haver alguma semelhança na forma como é designada a capacidade de carga destas embarcações, respectivamente, " [...] levara da dita primeira cuberta pera baixo oitenta tonelladas [...]" e "[...] setenta e simquo tonelladas [...]", colocando-se-nos outra vez a hipótese de estes dados sobre a arqueação serem mais afinados, dando-nos uma informação concreta sobre a capacidade de carga útil destes navios e não a sua arqueação bruta[975].

19.4. Toneladas dos navios

Olhando para o que atrás foi escrito sobre a arqueação dos navios e considerando a imensidade de estudos sobre o tema produzidos em Portugal e no estrangeiro, e o debate que deles resulta entre os investigadores relativamente ao valor das toneladas (que varia conforme os espaços europeus e, mesmo dentro das fronteiras dos reinos e é aferido muitas vezes pelo tipo de carga[976]), seria pouco prudente

---

mes de Fevereiro do ano de mill e quinhentos e novemta e sete anos nesta cidade do Porto nas pouzadas de mim escripvam parecerão Joam Andre mestre de carpentaria e Domingos Jorge pilloto e Balltasar Afonso outrosi pilloto os quais per juramento dos Santos Avanjelhos que por mim escripvão 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 e dous pallmos e que levaria setenta e simquo tonelladas pouco mais ou menos e isto lhe paresia pelo juramento que jurado tinhão e asinarão. Gaspar Collaço ho escrepvi". Idem, fl. 38v.

[973] Como em Lagos, Lisboa e, possivelmente, na generalidade dos portos.

[974] O que pode ser uma excepção, usando-se, como nos outros lugares, a pipa ou tonel. Para os casos apontados por Leonor F. Costa ver *o. c.*, p. 62-66.

[975] Neste sentido, e com esta interpretação, voltarei a utilizar estes valores no estudo da frota do Porto e como termo de comparação entre os modelos de navio usados na cidade e este tipo nórdico. Leonor Freire Costa retoma este assunto das taxas de utilização dos navios em *O transporte no Atlântico...*, citado, p. 292-313, onde o citado exemplo do patacho do balio de Leça é devidamente realçado.

[976] Para além da bibliografia citada (e de outros trabalhos a que ainda me referirei), ver, por exemplo, 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,

envolver-me nessa discussão tendo tão poucos elementos disponíveis para falar sobre o assunto a partir dos documentos do Porto. Apesar disso, eles parecem resolver, de forma simples, parte da questão, fazendo equivaler a tonelada de carga a duas pipas de vinho. Ora, como se sabe, a pipa, no Porto, leva 550 litros e, como se sabe também, elas não iam totalmente cheias[977]. Portanto, considerando esta prática, podemos considerar que a tonelada indicada para os navios se aproximaria dos 1 000 kg[978].

20. A indústria naval e o mundo do trabalho

Vimos, nas páginas precedentes, que a construção naval portuense se distribuía por diversos espaços inscritos nas margens do Douro. Aspecto marcante da indústria naval, a fábrica de navios estimulou um conjunto de actividades, intrínsecas ou paralelas, determinantes no seu próprio desenvolvimento. Por isso nos interessam. Carpintaria e calafetagem surgem como das mais evidentes no primeiro grupo; cordoaria, ferraria e tecelagem (concretamente o fabrico de velas) ressaltam no segundo.

É do trabalho, e da tentativa de avaliação do seu papel na construção naval do Porto, que se fala neste ponto[979]. Numa primeira parte, visitaremos estes oficiais no seu local de labuta procurando encontrar respostas acerca da representatividade dos diversos mesteres nos estaleiros da cidade; verificaremos a relação com os poderes que determinavam as regras da sua arte e decidiam quanto valia o seu desempenho em termos sociais e profissionais; para terminar, iremos com eles para a rua no dia do Corpo de Deus conferindo o prestígio que tinham junto dos seus conterrâneos. Num segundo momento, conheceremos alguns aspectos da evolução de uma prestigiada comunidade de mesteres ligados à indústria naval: os cordoeiros. Com a ajuda de alguns deles (mas sem deixar de recorrer a exemplos colhidos noutras profissões), procuraremos descobrir como certos mesteirais se conseguiam integrar nos circuitos comerciais de abastecimento de matérias-primas

---

2001, p. 27-31 e, do mesmo investigador, *Le sel et le pouvoir. De l'an mil à la Révolution française*. Paris : Albin Michel, 1985, p. 181-185.

[977] Isso acontece por precaução. Estando completamente cheias, em caso de acidente afundariam e não seriam recuperadas. Para evitar que isso acontecesse, não eram atestadas pois o ar que permanecia no interior fazia com que elas ficassem a boiar. 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.

[978] Ver apêndice documental, documentos nº 15 e 24, entre outros. Neste último, refere-se que noventa pipas equivalem a 50 toneladas sendo, portanto, o desvio, mínimo.

[979] A abordagem deste assunto já foi, de certa forma, iniciada no estudo da propriedade dos estaleiros da cidade.

essenciais[980]. Finalmente, contabilizaremos alguns dos seus rendimentos para percebermos até que ponto eles foram gerados na oficina ou no aproveitamento de oportunidades que se ofereciam aos profissionais directa ou indirectamente ligados à fábrica de navios, particularmente no âmbito do comércio marítimo oceânico.

O programa de análise destas matérias fica, no entanto, limitado pela insuficiência de conhecimentos que possuímos do mundo do trabalho, das suas formas de organização, do peso numérico dos diferentes sectores e das estratégias de relacionamento entre eles, bem como da capacidade e vias de ascensão social dos membros dos ofícios[981].

20.1. Carpinteiros e calafates

Socorrendo-nos das parcas informações disponíveis, registemos o que se pode dizer acerca de carpinteiros, calafates e cordoeiros do Porto, começando por chamar a atenção para alguns traços mais evidentes e que devemos ter sempre em boa conta.

Primeiramente devemos notar uma relação directa entre o desenvolvimento da vida marítima e o aumento de notícias relativas a essas mesmas profissões. Entre os séculos XIV e XV a cidade do Porto, aproveitando dinâmicas suscitadas por um movimento geral europeu de abertura comercial, coloca-se numa posição de relevo na esfera marítima, motivando a criação e desenvolvimento de um grupo em redor dessa actividade reunindo elementos provenientes de diversas profissões. Assumindo-se como primordial na estruturação económica da urbe e na definição do seu próprio estatuto funcional, era de prever uma intervenção sistemática dos interessados (quer partindo do interior desse mesmo grupo, quer da parte daqueles que o utilizavam como instrumento de concretização dos seus projectos comerciais) com o intuito de resolver problemas que pudessem alterar e comprometer o normal funcionamento do sector.

As primeiras determinações concretas sobre assuntos laborais abrangendo calafates e carpinteiros surgem no início do século XV (1413) ao passo que o labor dos cordoeiros é objecto de debate desde o século anterior.

---

[980] Circuitos que também importa conhecer.

[981] Essas lacunas deverão ser resolvidas com os anunciados trabalhos sobre estruturas demográficas e sobre esta esta temática do mundo do trabalho, respectivamente de Helena Osswald (em conclusão), para a Época Moderna, e de Arnaldo de Sousa Melo para o período medievo. Sobre algumas das profissões que aqui irei abordar é essencial a consulta da obra *História do trabalho e das ocupações*, 3 volumes, Nuno Luís Madureira (coordenador). Oeiras: Celta Editora, 2001-2002.

Se bem que não se possa afirmar que a partir da baixa Idade Média esta matéria seja assiduamente debatida nas reuniões camarárias, a verdade é que os temas referentes à fábrica de navios e à regulamentação da actividade de carpinteiros, calafates e cordoeiros (estes, como disse, com algumas normas de grande alcance aprovadas ainda no século XIV), componentes fundamentais para o adequado funcionamento dos meios ao dispor do comércio marítimo, passam a ser atentamente seguidos pelos responsáveis da governação da cidade (a maior parte dos quais tem interesses directos no sector mercantil), que sobre eles tomam posição em diversos momentos.

Seguidamente, anote-se a complexidade do seu escalonamento social. À primeira vista, do exterior, estes mesteirais são vistos como corpos individualizados, *calafates*, *carpinteiros*, *cordoeiros*, designações que, no entanto, escondem diferenças existentes no interior de cada um dos grupos e iludem associações realizadas entre eles.

A diferenciação social concretiza-se a partir do momento em que se entra ou não no grupo dos quinze melhores carpinteiros da cidade privilegiados pelo monarca em meados do século XV, ou nos trinta "do tronco" estabelecidos nos finais da mesma centúria[982]. Por seu turno, a associação encontra-se, por exemplo, na formação de confrarias onde se congregam elementos de várias profissões.

Detenhamo-nos por algum tempo mais neste tema. A confraria, religiosa ou de mester é, como se sabe, uma das formas de união mais vulgarizada na época. Curiosamente, não há memória de calafates e carpinteiros se terem organizado desta forma. A título individual, possivelmente motivados pela vizinhança ou por um contacto mais estreito com mareantes de Miragaia, alguns elementos de um e de outro ofício integram a confraria de S. Pedro, instituição de solidariedade dos homens de mar desse bairro ribeirinho. Mas, repito, apenas individualmente e não como corpo. A própria confraria, por sua vez, revela outras associações, sendo, inclusivamente, designada como pertencente a mestres, pilotos, mareantes e cordoeiros. Portanto, o elemento comum neste relacionamento consiste na vizinhança: de uma forma geral, estes profissionais habitam no arrabalde de Miragaia ou próximo dele[983]. Mas não apenas na vizinhança meramente topográfica: também devemos aceitar uma espécie de "vizinhança" de funções.

---

[982] Respectivamente, TT – *Leitura Nova. Além Douro*, liv. 4, fls. 116-123 e ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 193 e seguintes.

[983] Notada, aliás, no relativo afrouxamento das relações entre cordoeiros e restantes membros da confraria (embora sem a união se desfazer de facto) quando aqueles se passarem a concentrar maioritariamente no Campo do Olival.

Mas há outros dados interessantes a realçar: se, por um lado, em linhas gerais, marinheiros e cordoeiros aparecem associados, inclusivamente em termos de representação no escalonamento social urbano, como se verificará noutra parte, por seu turno, os calafates e os carpinteiros surgem lado a lado na altura de auferirem privilégios, liberdades e regalias que passam a desfrutar em comum. Neste caso, o elemento comum residirá no facto de estarem juntos no mesmo local de trabalho, o estaleiro.

Quem também aqui encontramos a certa altura são dois escravos. Um deles chama-se Francisco, "preto de Cabo Verde, callafate". Pertence a Miguel Martins (também ele calafate, morador em Miragaia) e reparte o seu tempo entre o trabalho no estaleiro e o serviço a bordo do caravelão em que o seu proprietário tem dinheiro investido[984]. O outro, de que não se conhece o nome, pertencia a Pedro Mateus, homem do mar, mas fora criado por seu pai, Mateus Afonso, calafate, morador "no luguar da Lavamdeyra que he peguado com ha Fomte das Vertudes", em Miragaia, e por sua mulher Genebra Pires. Sabe-se que viveu cerca de dez anos com este casal[985], período durante o qual eles "lhe ynsinaram ho hoficio de caraffate". Que lhe terá aproveitado pois, conforme declara o tutor, "hera bom hoficiall"[986].

Embora se trate de casos isolados cumpre destacá-los: porque exemplificam o emprego de mão-de-obra escrava nos estaleiros; porque nos fazem levantar a questão de saber se ela estaria presente por dificuldades de recrutamento no seio da comunidade urbana portuense (o que não parece ser de admitir) ou se os escravos foram aí colocados pelos senhores com vista a serem rendibilizados através da sua participação no mundo laboral (os escravos auferiam um salário); porque, embora únicos neste campo, enquadram situações idênticas noutros sectores (vê-los-emos a servir como marinheiros nos navios ou como cordoeiros colocados pelos seus donos em Sevilha), revelando uma prática acostumada no Porto de Quinhentos; porque, enfim, demonstram que os escravos eram inseridos no mundo do trabalho nos mesmos moldes (familiares) utilizados na transmissão de conhecimentos aos filhos (os escravos marujos também são propriedade de marinheiros) ou aos aprendizes que os mesteirais tomam a seu encargo, conforme é bem notório no segundo exemplo apontado.

---

[984] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 38, fl. 20. Em 1571 estava em Lisboa, para onde fora levado pelo seu proprietário. Previa-se que voltasse ao estaleiro.

[985] Ele e outro escravo do mesmo Pedro Mateus.

[986] Embora esta declaração, feita em testamento (de 12 de Agosto de 1572), não seja gratuita, pois apressa-se a dizer que "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.

Finalmente, no rol de ideias que pretendo desde já destacar, assinale-se que a tutela sobre estes ofícios compete a duas entidades: à Câmara e ao Rei. Na maior parte das vezes, os homens do município são chamados a resolver questões no imediato; mas também actuam na normativa das profissões em causa, seguindo aqui, no entanto, determinações do rei que chegam via corregedor ou outro qualquer representante em quem ele as confie.

Comecemos por algumas facetas da regulamentação das profissões. Esta expressão é, talvez, exagerada, na medida em que, salvo excepções, essa regulamentação é sinónimo de tabelamento de salários e ressalva da qualidade dos produtos manufacturados, no entanto sem qualquer especificação. Os aspectos propriamente relacionados com o trabalho estariam a cargo dos próprios ofícios, seguindo práticas usuais das corporações de mesteres medievas e modernas: o colégio dos mestres mais experientes encarregava-se de as determinar, de fazer o exame de admissão à arte, de nomear os "vedores" dos ofícios e zelar pelo respeito das bitolas impostas. Saliente-se, neste aspecto, a aparente independência dos ofícios de que venho falando, não aparecendo, por exemplo, registado nos livros camarários, nenhuma notícia de exames feitos a cordoeiros, calafates ou carpinteiros de naus[987].

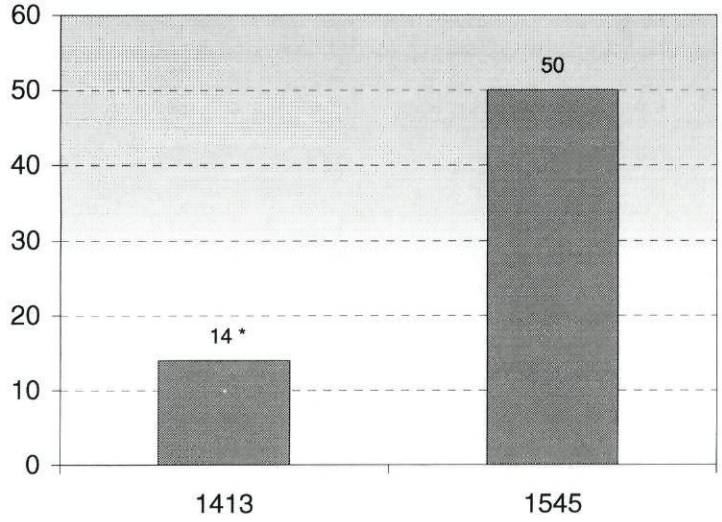
Conhecemos dois tabelamentos. Um, datado de 24 de Maio de 1413[988], e outro de 15 de Maio de 1545[989]. Entre os dois há diferenças, como seria de esperar em pautas publicadas com mais de um século a separá-las. Desde logo, no salário granjeado.

---

[987] Ao contrário do que sucedia, por exemplo, em grande número de profissões, cujos candidatos a mestres se apresentavam na Vereação e aí prestavam provas perantre os vereadores e os juízes do ofício, como os caixeiros, os carpinteiros (que não navais), tanoeiros, surradores, barbeiros, serralheiros, alfaiates, calceteiros, sombreireiros ou os pedreiros; as provas a realizar eram variadas e, como é lógico, destinavam-se a avaliar a presteza do candidato; os caixeiros faziam certos modelos de caixas, aos pedreiros mandava-se-lhes fazer um lanço de muro ou talhar uma pedra e aos tanoeiros alguns pequenos recipientes; (ver exemplos destes casos, todos de 1549, em AHMP – *Vereações*, liv. 17, fls. 205-288v). No caso dos carpinteiros de naus, sabemos que a carta que lhes conferia essa qualidade era passada pelo mestre dos carpinteiros, possivelmente do estaleiro onde iriam trabalhar, mas que devia ser confirmada – tanto por razão do privilégio como do mantimento – na corte (quase sempre quando se trata de preencher alguma vaga). Algumas vezes, o novo carpinteiro apresenta-a na Câmara, para se saber que entrou no rol dos privilegiados ("Alvaro Pirez, hum dos xxx carpinteiros da ribeira [...] que entrou em vaga de Tome Pirez, foi apresentado este privilego 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 privillegos e libardades em elle conteudo [...]"; em 13 de Março de 1549. AHMP – *Vereações*, liv. 17, fl. 236v).

[988] AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 41.

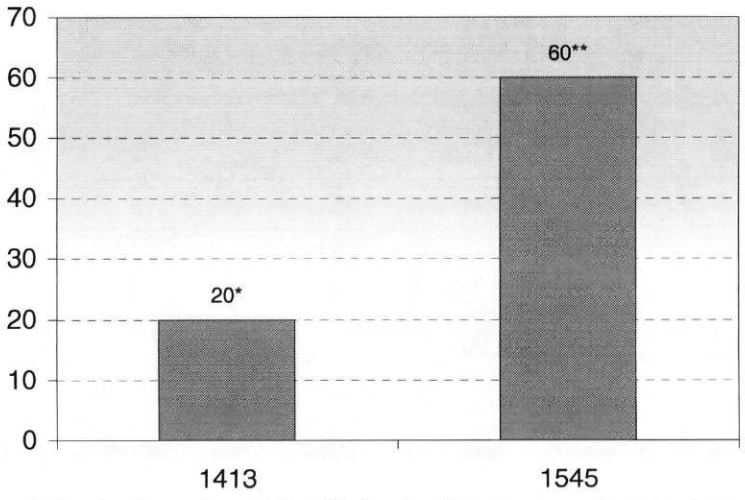
[989] AHMP – *Vereações*, liv. 15, fl. 28v.



* 12 reais não sendo o carpinteiro "tão bom".

Gráfico 7 – Salários dos carpinteiros de navios

Veja-se que, em 1413, se falava em duas categorias de carpinteiros navais, os melhores carpinteiros e os "não tão bons". Não se sabe quais eram os critérios em que se fundava esta distinção (também observada noutros ofícios; no exame?); talvez se tratasse de carpinteiros menos especializados e, portanto, menos eficazes nas funções requeridas na construção naval, ou então tratava-se de oficiais ainda em formação ou acabados de sair do período de aprendizagem.



* 15 reais não sendo o calafate "tão bom", e de comer para ambos; 8 reais aos moços

** 70 reais se o trabalho fosse "às marés".

Gráfico 8 – Salários dos calafates

Mais alguns detalhes relativamente a esta tabela. Continua a verificar-se, para 1413, a distinção entre os oficiais qualificados e os menos bons (uns e outros, para além

do salário ainda recebem "de comer"[990]) e introduz-se a categoria dos "moços", bem conhecida nos esquemas de trabalho do Antigo Regime: tratava-se de auxiliares dos mestres e podiam ser os aprendizes que eles tinham a seu cargo, em pleno percurso formativo que se completava ao fim de alguns anos. Em 1545 insere-se uma diferente modalidade de trabalho, às marés, que como vimos anteriormente teria a ver com serviços de carácter mais urgente e condicionados pelo regime das águas.

Quanto à distinção entre melhores oficiais e "não tão bons", ela deixa de se fazer no século XVI, o que poderá indiciar uma maior massificação do trabalho no âmbito da construção naval. Mas, fora dos tabelamentos conhecem-se diferenciações, entre as quais sobressai a que distingue o desempenho de um "mestre da carpintaria da ribeira" e de um "mestre dos calafates do Porto"[991], encarregados de licenciar e coordenar o desempenho dos restantes oficiais no estaleiro[992]. Sabemos que em 1568, Cristóvão Dias, mestre dos carpinteiros, recebia "de mantimento e vestir por ano com o dito oficio tres mil reaes paguos a custa da fazenda de Sua Alteza"[993]. Não encontrei documentos que indicassem o mantimento do mestre dos calafates do Porto no século XVI. Mas existem elementos que nos permitem equacionar algo sobre isso: nomeado mestre dos calafates do Porto em 1488, Gonçalo Anes tinha de mantimento 1 169 reais[994]. Em meados da centúria seguinte, esta cifra deveria ser bastante mais elevada. Sendo que estavam equiparados aos de Lisboa, é de considerar que os mestres do Porto ganhariam os mesmos 8 000 reais pagos aos

---

[990] Mais uma vez com muitas reservas devidas, sobretudo, à distância temporal, repare-se que 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.

[991] Conhecemos dois: 1545, Pedro Gonçalves (ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 103v); 1571, Manuel Manso (ADP – *Po 1º*, liv. 3, fl. 64).

[992] Aos carpinteiros, como disse, foram outorgados privilégios a quinze "dos melhores" durante o século XV; no final do século esse número foi ampliado para trinta, que serviam no estaleiro de Miragaia (ou melhor, 25 destacados para este estaleiro e cinco em Vila Nova); além disso, o mestre dos carpinteiros da ribeira tinha ainda a seu cargo a nomeação dos quinze que serviam nos que se localizavam entre Viana e Azurara. A partir de meados do século XVI começa a formar-se um novo corpo de oficiais desta arte nos estaleiros do Ouro que, a julgar pelas cifras conhecidas para períodos posteriores, tinha um quadro de pessoal muito mais alargado. Quanto aos calafates, sabe-se que o seu número foi estabelecido, ainda no século XV, em quarenta (ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 98). No século XVII, em época de pleno desenvolvimento dos estaleiros do Ouro, o número de calafates e carpinteiros ultrapassava os 147 elementos; ver CRUZ, António – *Os privilégios dos calafates...*, citado, p. 163.

[993] AHMP – *Almoxarifado*, liv. 1, fl. 8v.

[994] Gonçalo Anes, nomeado mestre dos calafates do Porto em 1488 tinha de mantimento 1 169 reais (TT – *Chancelaria de D. João II*, liv. 14, fl. 54, publicado por VITERBO, Sousa – *o. c.*, p. 400); esses valores deveriam ser bastante mais elevados em meados do século XVI.

seus congéneres lisboetas (valor do mantimento de André Fernandes, nomeado em 1561, e seu irmão, que lhe sucedeu dez anos depois[995]).

Assinale-se também o facto de, em 1565, a quantia paga ao guarda das taracenas do Porto, Pedro Gonçalves, ser de 4 000 reais ano[996]. Assim, no respeitante a oficiais que serviam em estruturas de apoio à navegação temos que o mestre dos calafates era o mais bem pago, seguindo-se-lhe o guarda das taracenas e, por fim, o mestre dos carpinteiros.

Todos estes valores, por si só não adiantam grande coisa. Sendo que a distância temporal entre os dois tabelamentos não permite que se retirem conclusões seguras (entre outros, deveríamos ter em consideração a evolução da valia da moeda, assunto escassamente estudado), teremos de encontrar outros indicadores para tentarmos perceber qual era o seu significado.

Dada a falta de estudos sobre níveis de vida[997], uma das soluções para contornar o problema passa pela comparação com os salários de outros ofícios nas mesmas épocas. O que nos limita o campo de observação. A dificuldade em comparar salários, ou rendimentos do trabalho, reside no facto de nem todas as profissões serem tabeladas em função dos jornais. Por exemplo, no caso dos sapateiros, alfaiates ou ferreiros, que constam sempre destas listas, não se determina o jornal

---

[995] Idem – *o. c.*, p. 433 e 434.

[996] AHMP – *Almoxarifado*, liv. 1, fl. 41

[997] O tema é particularmente complexo e a falta de fontes consistentes compromete o desenvolvimento de estudos como o que já foi efectuado há alguns anos por DYER, Christopher – *Niveles de vida en la Baja Edad Media*. Barcelona: Editorial Crítica, 1991 (1ª edição em língua inglesa, 1989). Repare-se que este investigador pôde contar com trabalhos aprofundados sobre a sociedade inglesa tardomedieva e com uma grande disponibilidade de colecções documentais (detalhadas finanças de casas senhoriais de diferentes escalões, inventários de bens sumptuários, valor dos ingressos campesinos e gastos com as subsistências e níveis de consumo nas zonas rurais, rendimentos das famílias urbanas e estrutura do consumo e, para finalizar esta lista, tabelas de salários de trabalhadores da construção civil entre 1260 e 1520!). Este assunto, como disse, mal começou a ser estudado em Portugal e conviria prosseguir os trabalhos iniciados por Iria Gonçalves para finais da Idade Média e António Borges Coelho para o século XVI. Da primeira investigadora destaco "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 (nesta colectânea de estudos há outros artigos que fornecem contributos sobre a mesma matéria); no segundo caso, veja-se *Quadros para uma viagem a Portugal no séc. XVI*. Lisboa: Editorial Caminho, 1986. Se bem que não tenhamos a variedade e quantidade de fontes com que Dyer trabalhou, é certo que encontramos dispersas algumas peças avulsas e colecções idênticas, sobretudo para o século XVI, destacando-se, neste contexto, a análise dos cartórios notariais, principalmente os testamentos aí registados. As contas de algumas instituições, como as das confrarias (as de S. Pedro de Miragaia são riquíssimas e relativamente abundantes, cobrindo um lapso de tempo significativo) ajudam-nos a contactar com realidades profissionais. Uma vez que muitas delas mantêm edifícios destinados ao desenvolvimento do seu papel de acção social, deviam zelar pela sua manutenção contratando operários e registando nos seus livros as despesas com os salários pagos aos construtores civis e ajudantes, com custos de materiais e seu transporte, bem como algumas verbas sobre a alimentação que era devida a quem trabalhava.

que cada um pode cobrar, pois estes artífices não trabalham nesse sistema: produzem peças que se encarregam de comercializar (por si ou por outrem) e, assim, o seu ganho depende do factor comercial, da maior ou menor intensidade com que conseguem vender as obras que fazem[998]. Vejamos o que resta. De imediato, a diferença entre calafates e carpinteiros: em 1413 esta cifra-se, conforme as categorias (melhores ou não tão bons), em seis e quatro reais, favorável aos primeiros. Relativamente aos pedreiros, os calafates ganham o dobro[999]. Há ainda outro termo de comparação: entre os carpinteiros de naus, que auferem entre catorze e doze reais, e os de casas que ganham dez e oito reais (ou seja, o mesmo que ganham os pedreiros), consoante se trate dos melhores ou não tão bons.

Entre os carpinteiros de naus e de casas e entre estes dois e os calafates há um elemento que possivelmente explica a diferença de salários: a especialização. O maior vencimento justificar-se-á tanto pela maior complexidade do serviço que executam como pela rapidez com que o devem fazer[1000], sobretudo, no caso dos calafates, nos trabalhos de manutenção dos navios em uso, feitos muitas vezes às marés, nas horas em que o abaixamento das águas permite trabalhar.

Em 1545, a diferença entre calafates e carpinteiros é de dez reais (vinte se o trabalho daqueles for às marés). Por seu turno os pedreiros, que antes estavam equiparados aos carpinteiros de casas (categoria que não é referida neste ano embora continue a subsistir), passam a estar ao mesmo nível salarial dos carpinteiros de naus, auferindo os mesmos cinquenta reais diários. Os calafates continuam a ser os mais bem pagos, provavelmente pelas razões já avançadas.

Neste último tabelamento incluem-se também os jornaleiros e os trabalhadores, definidos como homens que servem "nas obras". Interessam-nos pois alguns destes elementos são presença obrigatória nos estaleiros. Recebem trinta reais "secos, sem comer nem beber" no verão (isto é, entre Março e Setembro) e vinte e cinco no

---

[998] E as dificuldades avolumam-se: essa intensidade depende da procura e esta, por sua vez, do peso demográfico e das condições económicas.

[999] No escalão dos "não tão bons" a relação é um pouco menor: quinze reais para os calafates e oito para os pedreiros.

[1000] Um carpinteiro de naus terá menos oferta de trabalho do que um de casas e, no estaleiro, os calafates não têm tantos dias de trabalho como os carpinteiros navais. Tive oportunidade de trocar impressões sobre este assunto com a Professora Maria Helena Coelho que confirmou estas hipóteses e a quem agradeço os esclarecimentos que me forneceu. Por outro lado, há a considerar o facto de ser o carpinteiro a combinar o serviço com o armador que tenciona fazer um navio ou mandar repará-lo, a receber o dinheiro e a geri-lo (pagando aos restantes carpinteiros, calafates, cordoeiros e obreiros que contrata para o efeito) sendo de esperar que arrecade maior lucro com a operação.

inverno (entre Outubro e Fevereiro); caso lhes seja dado de comer, o salário baixa para dez reais diários[1001].

Com os salários quinhentistas a aproximarem-se, a diferença pode acontecer a outro nível, o do estatuto social. Calafates e carpinteiros fazem parte do grupo restrito de habitantes do Porto privilegiados pelo monarca. Em 1538, os quarenta calafates e os trinta carpinteiros do estaleiro naval portuense representam cerca de 9,5% do total de privilegiados da cidade (731 titulares), estando dispensados de servir em quaisquer encargos do concelho[1002]. Ou de neles contribuir. Ser privilegiado é ter capacidade para reivindicar franquezas e, se for preciso, entrar em litígios para as conseguir. Por exemplo, em 1540, os do Porto recusaram-se a participar no esforço da cidade com vista a atrair mercadores que a ela trouxessem pão[1003].

O prestígio social pode aferir-se igualmente pela participação de cada um destes ofícios na procissão do Corpo de Deus, festividade que se assumia "como verdadeiro e próprio cortejo das suas principais forças sócio-económicas, representadas pela Câmara, corporações de mesteres e confrarias, que eram obrigadas a custear os gastos do evento, hastear as suas bandeiras e animar as procissões com música, danças, invenções e jogos"[1004]. No regimento de 1621, carpinteiros e calafates (juntamente com torneiros, canastreiros, serradores e caixeiros) desfilavam em quinto lugar o que não se pode considerar famoso uma vez que saíam trinta e dois grupos e os mais creditados – como os "mercadores do Brasil", clérigos ou oficiais da governança da cidade – vinham atrás, mais próximos da "gaiola" do Santíssimo. Para além de contribuírem com "rei, imperador e bandeira" (a bandeira do ofício de carpinteiros sob a qual desfilavam as restantes profissões deste grupo o que, em certa medida, significava um certo destaque que lhes era atribuído), "em lugar da dança despadas que custumavão dar, darão hua Dança de siganas bem ornadas em que pollo menos jrão Dezasseis pessoas"[1005].

[1001] O que demonstra a importância atribuída à alimentação e o peso desta nos orçamentos dos trabalhadores. AHMP – *Vereações*, liv. 15, fls. 35v-36 e 41v.

[1002] TT – *Cartas missivas*, maço 4, doc. 135, fl. 1.

[1003] Motivando um diferendo que teve de ser arbitrado na corte, " [...] porque nessa finta se mouem algumas duuidas ácerca das pessoas, que, dizem que não hão de pagar. *A saber.* Moedeiros espingardeiros, callafates, caualeiros, escudeiros e fidalgos E outras pessoas que tem priuilegios, e assi coutos, e honras que estão no termo [...]". *Corpus Codicum...*, vol. IV, p. 28.

[1004] 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.

[1005] COUTO, Padre Luís de Sousa – *Origem das procissões da cidade do Porto*. Porto: Câmara Municipal, 1936, p. 23 e mapa I.

Nada se diz do desfile dos cordoeiros[1006]. Todavia, conhecendo-se a sua associação preferencial com os marinheiros de Miragaia, pelo menos alguns deles acompanhariam "a nau de S. Pedro", ornamento principal do desfile dos mareantes[1007].

Exceptuando algumas cifras sobre o pessoal dos estaleiros, pouco sabemos sobre o peso demográfico de calafates e carpinteiros no panorama geral da população do Porto. Diga-se, contudo, que eles desempenharão um papel destacado na progressão da cidade em direcção ao mar pois será graças à presença de um numeroso grupo destes elementos que se dinamiza (em bom ritmo) o povoamento da orla ribeirinha junto à foz, a partir das redondezas do Ouro, até meados do século XVI parcamente habitada por pescadores[1008].

Voltemos ao estaleiro. Os responsáveis pelo corpo de trabalhadores que nele assistia, como verificámos, eram os mestres dos calafates e os dos carpinteiros. A nomeação destes oficiais, assim como a confirmação dos restantes subordinados, passava obrigatoriamente pela Coroa. O acesso a estes lugares obedece a trâmites conhecidos para a época: depois de se saber que alguma posição vagou por morte do seu titular ou por renúncia de quem a ocupava, procede-se à escolha de um substituto. O mantimento estabelecido ou as prerrogativas que acompanham o desempenho dessas funções[1009], geralmente tornam-nas apetecidas e conduzem a um jogo de influências, de contornos ainda pouco definidos, que se realiza em

---

[1006] Apenas se fala do seu contributo para os preparativos da procissão, dando as cordas para prender os mastros usados nos toldos. Idem – *o. c.*, mapa II.

[1007] Na procissão, a confraria de Miragaia ocupava lugar de destaque, o 21°, reflexo da importância da vida marítima na urbe, bem como da "colagem" dos marinheiros aos mais importantes e influentes mercadores da cidade. Quanto à posição dos marinheiros no desfile (e descrição sumária daquilo com que contribuíam) ver a mesma obra do Padre Luís de Sousa Couto, p. 29. Ainda relativamente ao acompanhamento dos cordoeiros, reafirme-se a sua "colagem" aos mareantes miragaienses, socialmente prestigiante e que lhes custava, ainda em 1756, o pagamento das despesas com a referida "nau de S. Pedro", a que se somava uma contribuição geral deste ofício o qual tinha a obrigação de dar as cordas necessárias aos altares armados em mastros; TEIXEIRA, Gabriella Maria Casella de Barbosa; LACERDA, Silvestre de Almeida – *o. c.*, p. 128.

[1008] Deste modo, os profissionais da construção naval, tornam-se agentes de um movimento de expansão da cidade para jusante, acentuando a exploração das potencialidades do rio, acompanhando-se aqui um processo semelhante ao que ocorreu noutros centros urbanos europeus entre os séculos XVI e XVII. 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.

[1009] " [...] 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 oficios nam paguem nos pedidos que per nos forem lançados nem lhes dem suas casas nem roupa d'aposentadoria a nehuua pessoa que seja", nem "tenham nehuas 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.

diferentes planos: localmente, os mestres dos estaleiros passam a distinguir-se visto exercerem um certo nível de poder que lhes permite decidir quais são os carpinteiros e os calafates admitidos ao restrito grupo dos que trabalham e recebem privilégios por isso[1010]. Por outro lado, ter relações com alguém creditado junto da administração central, haver prestado serviços suficientemente relevantes ou ser familiar chegado de um destes oficiais, pode ser um meio decisivo para aceder mais facilmente a estes cargos. Pedro Afonso, mestre do navio de D. Afonso, sobrinho do Africano, foi instituído no ofício de mestre dos calafates do Porto a pedido do seu empregador em 1458[1011]; 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 Jº 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 lembrãca que foy roto ao asynar desta, com o quall oficio elle averaa tres mil rs. de mãtimento, em cada hum anno, e todollos proes e percalços e imteresses que lhe direitamente pertemcerem"[1012].

A formação do corpo técnico do estaleiro, ao mesmo tempo que proporcionou a elevação do estatuto dos seus trabalhadores (a inserção nos quadros de uma certa elite local que lhes é franqueada denota a importância atribuída pelos poderes à sua actividade), terá contribuído para a estabilização do trabalho ou, ao menos, das relações laborais com a clarificação das tutelas, para sanar alguns problemas ocasionados pela anterior indefinição e eventualmente resolver a falta de mão-de-obra que se começava a fazer sentir. Recordemos o principal episódio de contestação laboral ocorrido no século XV.

[1010] " [...] os quais seram examinados per Afonso Vaz mestre da nossa carpintaria ou por quem despois dele o dito cargo tever asi os que se fezerem agora ate o dito 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 (actas no prelo).

[1011] Em substituição de Lourenço Mateus "que o ditto oficio tynha e he cego e em tall hidade que nom pode servir o ditto oficio". TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 36, fl. 132, publicado por VITERBO, Sousa – *o. c.*, p. 394.

[1012] TT – *Chancelaria de D. João III*, liv. 7, fl. 128v, publicado por VITERBO, Sousa – *o. c.*, p. 422. João de Braga havia recebido de D. Manuel esse mesmo cargo em 28 de Outubro de 1502 (documento transcrito em confirmação de D. João III, publicado nesta mesma obra, p. 423). Não consegui saber se estes Braga descendem do anteriormente citado Álvaro de Braga, acompanhante de Vasco da Gama na primeira viagem à Índia, que em 1501 recebeu carta de privilégio para si, seu filho mais velho e sucessores em linha directa e em 1502 carta de escrivão da alfândega e almoxarifado. Dada a coincidência de datas (e o cargo de mestre da carpintaria não ser exactamente a mesma coisa), é possível que não se trate de familiares.

De acordo com a argumentação do concelho apresentada na sequência de querelas com Afonso de Matos, almoxarife das taracenas e, posteriormente, com o provedor da fazenda régia Luís Álvares de Sousa (ambos os casos em 1460), quando era preciso fazer naus, barcas, barinéis, caravelas e barcas de pescar, a repartição dos calafates e carpinteiros competia à cidade "por posse antiga", que o fazia conforme as exigências do serviço. No capítulo relativo à propriedade dos estaleiros do Porto vimos como estes oficiais régios se *antremetiam* nessa distribuição, contrariando a prerrogativa da cidade.

Esta interferência suscita algumas leituras.

- Primeiro, que à cidade competia boa parte da administração da actividade do sector.
- Segundo, que os funcionários reais, se não partilhavam responsabilidades nela, sentiam-se tentados a fazê-lo.
- Terceiro, com as taracenas régias praticamente sem actividade de construção naval, que os estaleiros já eram então procurados pelo rei para fazer alguns dos seus navios, eventualmente começando a ocorrer alguns "estrangulamentos" pontuais em períodos de maior movimentação.
- Quarto, e último, relacionado com o anterior, que em certas ocasiões, nomeadamente nas alturas em que se poderiam sobrepor as necessidades de construção de particulares com o apresto de navios para o serviço do rei (aspecto particularmente sentido durante grande parte do século XV com as requisições de naves para o transporte em direcção ao norte de África), o número de trabalhadores no estaleiro podia ser insuficiente para responder às solicitações acontecendo, como este episódio deixa supor, situações de conflito entre as necessidades das obras da cidade e as do rei[1013].

Momentaneamente resolvido com recomendações de D. Afonso V, o imbróglio foi definitivamente ultrapassado[1014] com o estabelecimento do "tronco" de calafates e carpinteiros, em finais da centúria, passando este tipo de funções a exercer-se dentro do próprio estaleiro e confiadas ao juízo dos mestres.

Seria necessária uma tese inteira para se ter uma ideia do poder económico destes profissionais. Limitado pela falta de estudos sobre o tema e pela impossibilidade em confrontar informação com casos de outros mesteres (que me afastaria do tema proposto neste trabalho), registarei simplesmente os dados mais relevantes que fui recolhendo.

[1013] Remeto para a consulta da matéria relativa à propriedade dos estaleiros, onde se apontam outras possíveis razões para esta interferência.

[1014] Pelo menos não há notícias de situações idênticas terem ocorrido no futuro.

Começo por referir uma evidência: a fortuna destes artífices, gerada em boa parte no trabalho, dependia das conjunturas. Havendo mais encomendas ganhava-se melhor, não as havendo impunha-se buscar alternativas. Vivendo lado a lado com os mareantes e a curta distância dos mercadores, participando no movimento geral do seu tempo no qual o comércio marítimo representava uma das melhores e mais frequentadas vias de acesso à fortuna, carpinteiros e calafates integravam regularmente as tripulações dos navios em todas as rotas conhecidas. Não apenas como comerciantes ou emigrantes, mas no exercício da sua profissão[1015]. Assim sendo, uma das principais ideias a destacar é a de que o seu trabalho também era desenvolvido fora do estaleiro onde pertenciam, realizando-se a bordo das embarcações onde seguiam; ou acumulando funções, como António Gonçalves (em 1581) e Melchior ("Belchior") Lobato (em 1584) que serviam nos navios em que haviam embarcado como "calafates e bombeiros"[1016]. E outra é a de que a melhoria das suas condições económicas (ou a busca desse desiderato) se conseguia pela mobilidade[1017].

E compensava? O soldo de um calafate numa nau da carreira da Índia em 1552 ascendia aos cerca de quatro mil reais ("e daí para cima") por viagem, mas devemos considerar a hipótese de a jornada render bastante mais graças ao aproveitamento de vantagens comerciais no Oriente. Além disso, aquele valor parece escasso quando comparado com outras cifras conhecidas[1018].

[1015] Ou seja, com toda a probabilidade, alternando o serviço de calafetagem com o de artilheiros (significado mais provável da palavra "bombeiro" nesta época). ADP – *Po 1º*, 3ªa série, respectivamente, liv. 68, fl. 117v e liv. 74, fl. 138v. Outros exemplos. Há vários carpinteiros, calafates e cordoeiros que também são 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.

[1016] É, aliás, vulgar encontrarmos nas crónicas alusões aos "carpinteiros da nau" ou aos "calafates da nau", chamados sempre que há danos nos navios que precisam de ser urgentemente avaliados.

[1017] Que não tinha a ver exclusivamente com intentos comerciais; recorde-se o caso de Gonçalo Dinis, do Porto, que em 1570 era patrão da ribeira do Rio de Janeiro e do Espírito Santo.

[1018] Antes de 1584 Mateus, escravo de Maria Pires, ganhou 18 000 reais numa viagem ao Brasil que fez servindo no navio em que a sua proprietária tinha sociedade. Depois deste barco se ter perdido, a mesma Maria Pires colocou o seu escravo numa embarcação de Lisboa e, em 1584, o soldo pago a este mesmo escravo pelo armador lisboeta (Duarte Mendes) foi de 17 350 reais. Apesar da diferença temporal não creio que a desproporção entre estes vencimentos e o do calafate da nau *Zambuco* (ver nota seguinte) se justifique apenas pela desvalorização da moeda e aumento de salários. Os dados sobre o escravo Mateus estão em ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 76, fl. 133v. Voltarei a referir-me a estes assuntos dos pagamentos a mareantes.

Por outro lado, os riscos, como se sabe, eram extremamente dilatados, havendo uma taxa de mortalidade elevadíssima na *carreira*.

Em 1552 seguia na nau *Zambuco*, capitaneada por António Moniz Barreto, Pantalião Luís, do Porto, servindo na qualidade de calafate, um dos muitos que pereceram no naufrágio deste navio, ocorrido junto à costa da Índia. Como indiquei antes, venceu de soldo quatro mil reais que os seus herdeiros haveriam de arrecadar junto dos armadores da citada nau[1019].

Desfecho mais feliz teve a jornada da nau *Loreto*, de Lucas Giraldo, que regressou a Lisboa em Maio de 1558[1020]. Nessa embarcação serviram vários tripulantes do Porto "ida por vinda", ou seja, foram contratados para uma determinada viagem e não mais. Para além de Pantalião Garcês, morador no bairro da Lada, que serviu como bombardeiro, seguiram também Pedro Gonçalves, calafate da nau, e seu irmão Gonçalo Álvares, carpinteiro da ribeira, ambos moradores no Porto[1021].

Mas é no Atlântico que estes mesteirais circulam com maior intensidade. Se no caso da carreira da Índia, quando não se trata de uma requisição de gente especializada decidida pela Coroa, em regra é preciso ir a Lisboa à procura de um navio. O acesso aos territórios da orla atlântica é mais facilitado pois os interessados encontram-nos na cidade ou nos portos vizinhos, podendo embarcar sem grandes dificuldades. Ao contrário do trato indiano, os circuitos atlânticos eram explorados directamente por mercadores do Porto havendo partidas regulares de navios nessas direcções. Além

---

[1019] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 13, fls. 146v-147. Sobre o naufrágio da nau, que neste documento se refere ter acontecido "antes de chegar a India", ver *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, p. 64-65.

[1020] Aproveito para salientar a importância da documentação do Porto para esclarecer alguns sucessos de viagens da carreira da Índia. Neste caso, a relação das armadas que tenho vindo a citar não é muito clara no desfecho de alguns episódios, sendo muito vaga na informação sobre os 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 integrando a armada de Fernão d'Álvares Cabral que era composta por quatro naus; era capitão deste navio D. Paio de Noronha e "que invernou em Moçambique" (adiante acrecenta-se "à hida"). Tirando a nau *S. Bento*, onde seguia o capitão-mor, que "se perdeo à volta junto à terra do Natal, donde morreo a gente quasi toda" as restantes vieram a salvamento (adiante especifica-se que vieram as de Rui Pereira da Câmara e a de Belchior de Sousa Lobo, esquecendo-se a *Loreto*). *O. c.*, p. 65-66. Pelo documento que citarei na nota seguinte, podemos ver que este navio chegou ao reino apenas em 1556.

[1021] O bombardeiro e o carpinteiro citados fazem procuração para cobrança dos soldos que venceram na viagem. Os procuradores nomeados, que também participaram na expedição, eram também do Porto e familiares dos outorgantes:. António Gonçalves, irmão de Pantalião Garcês, servira igualmente como bombardeiro da nau, e o referido Pedro Gonçalves, irmão do carpinteiro, que era calafate desse navio; ambos continuavam ao serviço, permanecendo, por isso, em Lisboa. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 11, fls. 121-122.

disso, apesar de as viagens para o Brasil serem arriscadas (principalmente quando tocavam as escalas africanas), a percentagem de mortes era muito menor comparativamente às registadas na rota do Cabo.

O envolvimento da cidade no complexo atlântico, nele incluíndo as Índias de Castela, levava mesmo a que os interessados nem sequer precisassem de se deslocar para efectivar a sua participação no trato comercial: bastava que tivessem arrecadado algum capital e o invistissem em parcerias vocacionadas para a exploração de uma determinada rota ou negócio, entregando-o a um ou mais sócios[1022].

A sua inserção neste espaço e nas diversas correntes determinadas pela mercancia, levavam-nos a entabular relações com comerciantes e náuticos, agentes responsáveis pela circulação, e a lidar com técnicas comerciais avançadas, como as letras, de câmbio e de crédito, que utilizavam regularmente para enviar dinheiro aos seus familiares.

No ano de 1568 corria em tribunal um processo envolvendo Mateus Afonso, calafate e João Fernandes o Calafate, ambos moradores no Porto, que demandavam 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 Santiaguo"[1023].

O mesmo Mateus Afonso, que já conhecemos, instrutuor de um cativo que servia no estaleiro como calafate, tinha outro escravo, chamado Diogo Fernandes[1024], "que andava a naveguar sobre mar, ho qual se embarquara em hũa nao por gromete pera San Thome homde se fallecera da vida presente". Ao procurador, Melchior Fernandes, serralheiro de fechaduras, morador no Porto, é dado poder para enviar toda a fazenda, dinheiro e dívidas "que se achar deverem" ao dito defunto, e que ele cobrar, pela via que lhe melhor parecer e entender. Isto aconteceu no ano de 1577. Portanto, associado a mareantes, como o citado Cristóvão Pires, beneficiando do trabalho de um escravo marinheiro, ou através de participações em empresas

---

[1022] No entanto, mesmo quando isso acontece, é natural vermos membros dos ofícios nos navios ou nos territórios ultramarinos ou a notícia de que em certas alturas lá estiveram. Noutras alturas, são os seus filhos a participar em seu nome nessas operações.

[1023] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 24, fls. 92v-93.

[1024] " [...] hum escravo cativo indio de naçam que era seu cativo". Neste caso, temos, inclusivamente, uma 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, como se verá de imediato.

familiares[1025], vemos como um calafate do Porto beneficiava do complexo marítimo-mercantil gerado na urbe[1026].

Antes, em 1569, nas vésperas de partir da cidade, Sebastião Afonso, calafate, é nomeado procurador de Francisco Álvares, cidadão, para cobrar "fazenda, dinheiro e dívidas" em Olinda, no Brasil[1027].

É precisamente de Olinda que chega, 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[1028].

Elucidativo quanto à capacidade de movimentação destes mesteirais e, porventura do seu contributo no desenvolvimento da navegação nos senhorios ultramarinos castelhanos, é o exemplo de Pedro Álvares, carpinteiro da ribeira do Porto, ausente nas Índias de Castela em 1598[1029].

Em determinadas situações, o empenhamento no trato comercial abrange áreas mais alargadas. Melchior Pires, calafate de Miragaia, casado com Catarina Mateus, investiu parte do dinheiro que tinha na compra de um 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[1030]. Depois da sua morte (ocorrida 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: 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

---

[1025] Visto que um dos seus filhos, Pedro Mateus, era dono de um navio (ou de parte dele) que operava na rota brasileira.

[1026] A morte do escravo, de que voltarei a falar na segunda parte deste trabalho quando analisar a composição de algumas tripulações de navios do Porto, encontra-se no ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 58, fl. 104. A informação sobre Pedro Mateus, armador e filho do calafate, está no seu testamento, já citado, no ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 42, fl. 96.

[1027] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 29, fl. 53v.

[1028] Aceitada pelo mercador, o dinheiro nela constante foi entregue no dia 19 de Abril, data em que foi lavrada a competente quitação. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 109, fl. 50v.

[1029] Acompanhando náuticos, mercadores e mesteirais da cidade que desde muito cedo se estabeleceram nos diversos domínios atlânticos do reino vizinho e de que falarei posteriormente. Não devemos deixar de parte a hipótese, neste caso concreto, de se tratar de um carpinteiro que seguiu a bordo de algum navio da cidade que aí se tenha dirigido a traficar escravos. Refira-se, igualmente, que enquanto estava fora, a sua mulher Isabel Gonçalves, de Miragaia, prosseguia os negócios da família (como normalmente acontecia) comprando à viúva Inês Gonçalves a metade de um chão para construir casas por quatro mil reais. Ver ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 115, fl. 133.

[1030] Participando, por exemplo, no comércio de castanha (mercadoria vulgar no comércio de cabotagem a partir do Porto) para o Algarve. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 24, fl. 126v.

nome Francisco preto de Cabo Verde callafate [já o vimos antes no estaleiro]", "fogiram pera a cidade de Lisboa"[1031].

Estes elementos que, em certa medida, anunciam já uma série de comportamentos tendencialmente migratórios, mais do que prenunciam uma realidade bem patente no Porto de Setecentos. Os estudos de Jorge Fernandes Alves sobre os "ausentes" da urbe, nesta centúria, são esclarecedores: as companhias militares revelam já indicações neste sentido, com alguns elementos emigrados, mas "importa sublinhar, porém, 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"[1032].

Outro elemento informativo sobre o nível económico é o referente aos dotes de casamento, não apenas pelos montantes incluídos nos dotes, mas igualmente porque se percebem estratégias de alianças familiares que podem dar frutos em termos económicos. Por seu turno, os testamentos, de que falarei com mais pormenor quando analisar o estatuto dos cordoeiros da cidade, mesmo fornecendo-nos dados limitados[1033], também são indicadores importantes a considerar[1034].

Clemente Gomes, mestre dos carpinteiros da ribeira, morador em Miragaia, arranjou casamento para a filha com um seu subordinado, João André, do Porto, carpinteiro na mesma ribeira. O dote que lhe concedeu em 9 de Junho de 1568 consistia num sobrado, cozinha e metade de uma loja em Miragaia. Mas, mais importante do que isso, o genro iria suceder-lhe no cargo de mestre dos carpinteiros em 6 de Fevereiro

---

[1031] 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 que a dívida fosse saldada (tinham já obtido sentença para o efeito); ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 38, fls. 20-21.

[1032] ALVES, Jorge Fernandes – *Os Brasileiros. Emigração e retorno no Porto oitocentista.* Porto: Edição do Autor, 1994, p. 48.

[1033] Os casados não podiam dispor da totalidade dos bens do casal: a legítima (dois terços dos bens do testador) cabia aos descendentes em linha recta.

[1034] Outro ainda: as diferentes transacções em que intervêm. Cito apenas dois tipos: o primeiro, demonstrando o interesse num investimento que na época era considerado seguro, a saber, a compra ou o aforamento de bens de raíz: no ano de 1576, Sebastião Gonçalves, carpinteiro da ribeira, compra casas no valor de 84 mil reais, AHMP – *Vereações*, liv. 25, fl. 509. Ainda no campo do investimento imobiliário, em 1598, Cosme Gonçalves, calafate de Miragaia, e sua mulher Joana Rodrigues, compram casas em Barqueiros no valor de 26 mil reais; trata-se da instalação numa zona produtora de vinhos, intensamente ligada ao Porto e, portanto, podemos aceitar que esta transacção tenha igualmente intuitos comerciais. ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 11, fl. 21v; o segundo, uma fiança, além de dar conta de certa capacidade financeira dos intervenientes, ilustra o tipo de contactos que estabeleciam: em 1556, Pedro Eanes, calafate e sua mulher Marinha Lobata, moradores em Miragaia (mais propriamente em Monchique), ficam por fiadores em 40 mil reais de um clérigo que afora propriedades do Cabido em Paço de Rei, Gaia. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 9, fl. 124v.

de 1581[1035]. E haveria de procurar alianças mais prestigiantes. 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, que consistia em "dozentos myll reais paguos pella maneira seguynte *convém a saber* cento e cinquoenta mill reais per dinheiro de contado e peças d'ouro e prata de maneyra que antre dinheiro e peças d'ouro e prata perfaça ha dita copia de cento e cinquoenta mill reais; e hos cinquoenta myll reais que faltam [...] se hobrigaram de darem e paguarem em pertemças de casa e enxovall"[1036].

Em 1577, António Álvares, carpinteiro da ribeira, natural do Porto mas radicado em Lisboa (morador 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[1037].

No ano de 1594, António Nunes, calafate de Vila Nova (morador na rua de Baixo) e a sua mulher Maria Pires, pretendem casar a filha Margarida Nunes com Gaspar Varela, tonoeiro 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[1038].

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[1039].

Podia não ser necessário estudar aturadamente estratégias para casar, nem ser preciso negociar muito os termos da boda. António Álvares, calafate, foi um dos que casou "com hua das sete orfãs das quinze que Ell rei dom Amrique mandou dotar nesta cidade com vinte e cinquo mill reais pera se casarem", o que nem é muito distante de alguns dotes que vimos atrás[1040].

Em trânsito de Angola para Cartajenas das Índias de Castela a bordo do navio de Manuel Fernandes, de Massarelos, Domingos Luís, carpinteiro da ribeira, de Vila do Conde, acautelou a sua contabilidade do além[1041] em testamento de que não conhecemos o teor. Em boa hora o fez, pois a morte supreendeu-o em plena

---

[1035] 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.
[1036] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 103, fl. 21v.
[1037] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 58, fl. 175.
[1038] Não consegui saber quanto valiam as ditas casas e o enxoval. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 104, fl. 116.
[1039] ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 3, fl. 45v.
[1040] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 80, fl. 158v.
[1041] Expressão consagrada em livro de CHIFFOLEAU, Jacques – *La comptabilité de l'au-delà*. Roma: École Française de Rome, 1980.

viagem. À viúva, Francisca Fernandes, e à mãe do defunto, Isabel André, ficaram 37 750 reais[1042] que o testamenteiro entregou "em moedas de reales castelhanos dobrados e singelos"[1043].

Termino esta nota relativa à mobilidade dos calafates e carpinteiros, e à sua prosperidade, com algumas interrogações e uma advertência.

Que significado tem para o estaleiro a saída de oficiais? Afectava-o? Era possível porque o nível de ocupação não fosse assim tão elevado podendo comportar essa dispensa de mão-de-obra? Ou, como parece acontecer, havia uma certa liberalidade concedida aos oficiais que, se assim o entendessem, podiam sair em busca de melhores condições de vida noutros locais[1044]? Conhecemos esta mobilidade, normal pelo menos a nível interno, desde Braudel que insiste nesta característica dos oficiais mecânicos, especialmente dos de "ponta".

Quanto à advertência, refira-se que este conjunto de exemplos (que poderia ser bastante mais alargado) não pretende ser definitivo sobre o assunto. Com estes dados, é impossível fazer um balanço ou concretizar o nível de riqueza destes profissionais. "Todos" os mesteirais do Porto, ou um número significativo dos mesmos (pelo menos os que tiveram possibilidade de fazer procurações ou testamentos, ou de algum modo aparecer em documentação do género), participam no comércio marítimo (embora possamos destacar os tanoeiros e os sapateiros, porventura os mais empenhados neste processo) e têm escravos nas suas casas ou nas suas oficinas, o que, descobriremos isso adiante, também sucede com os cordoeiros. De qualquer modo, penso que estes elementos têm algum significado. Todavia, mais do que procurar conclusões (que seriam sempre apressadas e incompletas), o principal objectivo da divulgação destes dados é lançar pistas para futuras investigações de maior âmbito e profundidade que, decerto, trarão resultados compensadores.

20.2. A confecção de velame

Recuperemos informação essencial. Um dos fenómenos recorrentes na história da construção naval é o da coexistência e complementaridade de diferentes profissões junto do estaleiro. Alain Cabantous, como vimos, nota-o com especial incidência para os séculos XVII e XVIII e estabelece, inclusivamente, uma relação directa entre

---

[1042] Equivalentes a 1 000 reales castelhanos.

[1043] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 111, fls. 95-95v.

[1044] Demorando, por vezes, bastante tempo, até que a sua vaga fosse preenchida no estaleiro.

a especialização de um determinado porto e os ofícios em torno dele instalados[1045]. Porém, ele ocorre na Europa, do Mediterrâneo aos mares do Norte, desde a Idade Média. Integrados no perímetro do parque de construção, ou bem próximo dele, implantaram-se casas ou simples barracões onde eram recebidos os materiais necessários à confecção de apetrechos requeridos pela fábrica naval e funcionavam, por exemplo, as oficinas dos cordoeiros, dos ferreiros ou dos fabricantes de velas, ombreando estes mesteirais com calafates e carpinteiros da ribeira[1046].

Dentro do pouco que a documentação portuense nos permite observar, diga-se que se notam na realidade portuária portuense algumas diferenças comparativamente ao quadro acima descrito.

A mais do que provável precaridade das instalações dos estaleiros[1047], dos quais não possuímos qualquer descrição (mas que não seriam muito diferentes dos que nos descreveu atrás Luciana Gatti), impediria o estabelecimento de oficinas fixas onde estes serviços "auxiliares" poderiam ser desenvolvidos. Fique uma primeira advertância: os *atliers* de confecção das velas, as oficinas de ferreiros e as dos cordoeiros, não se encontravam localizadas dentro do estaleiro.

[1045] CABANTOUS, Alain – *o. c.*, p. 104-105. Ao analisar as comunidades marítimas da fachada atlântica francesa, este investigador observou também a relação estreita entre termo e centro portuário no fornecimento de materiais aos estaleiros num processo idêntico ao que verificaremos no Porto. Diga-se, enfim, que os tanoeiros, já aqui referidos mais do que uma vez, são igualmente exemplo a notar neste processo de "atracção ao estaleiro" (sendo que o seu labor é essencial no equipamento dos navios onde encontramos barricas de todo o tipo para diferentes aplicações). No Porto, como vimos, também fazem parte da fatia de população que avoluma o número de habitantes de Miragaia, concentrando-se numa faixa que se espraia desde a Porta Nova aos "cobertos". Como abonação do seu dinamismo comercial, explorando rotas marítimas que lhes são essenciais para o fornecimento de matérias-primas para a sua arte, cite-se um caso; em 1536 o rei escreve ao corregedor para saber o que se passa com "os tenoeiros que ora são demandados por leuarem dinheiro dessa cidade a Galiza pera comprarem aduella". *Corpus codicum...*, citado, vol. IV, p. 242.

[1046] Em Veneza, a par da construção naval, desenvolvia-se no Arsenal uma vasta gama de actividades complementares. Saliente-se a existência de uma "casa das velas" funcionando graças ao concurso de 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. Realçando igualmente a intervenção da mulher neste campo, Amélia Polónia, que como veremos adiante, se detém na análise da produção do afamado pano de treu vilacondense e no fabrico de velas neste porto nortenho, destinadas a equipar a frota local mas, também, para exportação, não encontra, em Vila do Conde, estas "casas de velas" inscritas no espaço portuário. Contudo, "cremos 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". *O. c.*, p. 321.

[1047] Mais exíguas em Miragaia do que no Ouro. Mas, mesmo aqui, nos primeiros tempos, pelo menos, as estruturas não seriam consideráveis visto não ser difícil transportar os apetrechos confeccionados nas oficinas da urbe através do rio Douro dispensando-se, por isso, grandes investimentos.

Comecemos por falar de velas. Atente-se que, embora não havendo indicações concretas sobre os sítios onde se faziam ou eram consertadas (o pano utilizado, o treu, vinha da Maia ou do termo de Vila do Conde, enquanto as lonas provinham das feitorias de Lamego e de Gestaçô[1048]), estas operações eram realizadas no Porto. Resumindo: não sabemos onde se faziam mas sabemos que se faziam. Pelo menos é o que se infere dos protestos dos 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, dizendo "que não podião partir desta cidade ate segunda-feira primeira seguinte por que tinham velas e navios que repairar e aviar"[1049].

Porém, neste caso, a localização destes serviços talvez não seja o mais importante. Aquilo que verdadeiramente interessa será mais a organização e divisão do trabalho, quem o planifica e distribui, quem o pratica, como e onde se desenrola. Infelizmente, na documentação impera o silêncio sobre estas questões e só nos resta recorrer a exemplos colhidos noutros portos para fazermos uma ideia do que acontecia neste âmbito laboral.

Consideremos o que Amélia Polónia nos relata a partir de Vila do Conde. Aqui, havia uma forte 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 conhecido, proto-industrial, bem característico do Antigo Regime. Desta forma, Vila do Conde aparecia como núcleo organizador e aglutinador da produção, disponibilizando agentes económicos especializados e interessados na sua comercialização, encarregados da colocação das matérias juntos das fiandeiras e costureiras, portanto impondo um cunho de dispersão geográfica da produção por uma vasta área em torno da povoação e, mesmo, ultrapassando os limites do concelho. Destaque-se a prevalência da mão-de-obra feminina, ocupada nesta actividade em complemento do trabalho rural. Este, não era comprometido posto que continuava a ser desenvolvido regularmente pelos homens. O modelo produtivo descrito deverá ser idêntico ao conhecido como *Verlagsystem*, identificado por

---

[1048] Para nos limitarmos apenas à indicação de mercados nacionais.

[1049] Este caso ocorreu em 16 de Abril de 1575. Os mestres são, respectivamente, Francisco Afonso e Álvaro Pires, moradores em Leça. AHMP – *Vereações*, liv. 25, fl. 71. Como foi dito na nota anterior, este trabalho era normalmente desempenhado por mão-de-obra feminina; contudo, noutras ocasiões, serviços de corte e costura úteis aos navios eram entregues a especialistas como os alfaiates. Em 1538, parte das despesas que se fizeram no "corregimento da galle [noutras ocasiões diz-se *batel*] em que passou o imfamte dom Anrique" respeitavam ao pagamento a um alfaiate que arranjou o toldo e franjas da embarcação". AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 3, fl. 282.

diferentes investigadores nos Países Baixos, Alemanha e França[1050]. "Tratando-se de um modelo equacionado com base na dispersão geográfica, prossegue aquela historiadora, [...] importa perceber como se articula esse sistema de produção. Cremos que é fundamentalmente neste domínio que Vila do Conde e os seus agentes económicos exercem papel predominante. A tese que aqui apresentamos é a de que os mercadores e negociantes da vila assumiriam funções de importadores de matéria-prima, seus distribuidores pelas múltiplas células de produção, pelo menos nas quantidades em que o mercado local não respondesse, e seus exportadores sob a forma de artigo em peça. Assim se justifica a grande quantidade de fio de linho e estopa em rama importado, bem como a entrada das referidas lonas em peça em Vila do Conde através de lavradores do termo e de outros concelhos [...]"[1051].

Os navios do Porto há muito que usam os treus vilacondense e maiato, as lonas durienses e, cada vez mais, os mesmos artigos com origem flamenga e francesa. Vê-lo-emos no capítulo sobre a importação de materiais. De qualquer modo, as notícias sobre importações de fio, linho e estopa[1052], podem significar a existência de um sector dedicado à tecelagem para as embarcações.

Considerando o trabalho das tecedeiras (embora a documentação camarária fale também em tecelãos, dos teares e seus modelos, como os teares altos ou baixos e de diferentes tipos de panos), note-se que o Porto exercia, também neste sector, forte influência sobre o termo. Por exemplo, as de Aguiar de Sousa vinham fazer exame à cidade. Só no ano de 1553 documentam-se nas Vereações desse ano cerca de 250 tecedeiras na cidade e arredores[1053]. Ora, face a número tão elevado, é de crer que nem todas, ou nem toda a sua actividade, fossem exclusivamente dedicadas à confecção de roupa podendo admitir-se alguma ligação com a construção naval e o fabrico de velame.

20.3. Obras de pregaria

Já me referi a elas em duas ocasiões: no labor dos ferreiros junto do estaleiro de obras do cais da cidade e, ainda a propósito do mesmo cais, na quantidade de pregos aplicada na renovação de uma barca destinada a carregar pedra.

[1050] Ver, por todos, BRAUDEL, Fernand – *Civilização material, economia e capitalismo...*, citado, tomo 2, p. 276-305.

[1051] POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde...*, citado, vol. I, p. 319. Veja-se o desenvolvimento deste tema nas páginas 317-321.

[1052] Principalmente linho e estopa, quando descrito em varas.

[1053] AHMP – *Vereações*, liv. 19, especialmente fl. 160 e seguintes.

As ferragens para a fábrica dos navios também eram produzidas fora do perímetro do estaleiro. Admitindo aqui a existência de algumas forjas para moldar algumas peças, a manufactura de componentes metálicos realizava-se, no essencial, na Ferraria Nova da cidade, localizada junto do mosteiro de S. Francisco[1054]. No dia 6 de Agosto de 1598, Jorge Fernandes, ferreiro, morador neste local, nomeava procurador a Brás Lopes Vitória, mercador de Lisboa, para que lhe cobrasse "serto dinheiro de obra de pregaria" que lhe deviam Pedro Gonçalves Bari, Domingos Correia, Manuel Afonso e outros mestres de Massarelos, "de que tem seus assinados"[1055].

No geral, podemos dizer que as ferragens dos navios resultavam, durante a maior parte do período em estudo, de uma importação massiva de ferro da Biscaia e, mesmo, de alguns componentes já confeccionados como as âncoras. Vindo em bruto (normalmente em barra) nos navios, o ferro era entregue a oficiais da cidade, que o transformavam de acordo com as necessidades da fábrica naval.

Como se vê, os dados não abundam. E a situação complica-se quando pretendemos avaliar o grau de participação destes mesteirais na compra de matérias-primas, na estruturação dos mercados de abastecimento das mesmas e na comercialização dos artigos que produzem. Em resumo e em aberto: bastam-se a si próprios? Dependem dos mercadores/importadores? De que forma? Desde quando?[1056].

Entre considerações gerais e elementos concretos colhidos em documentação dispersa, tentemos observar o que acontecia no Porto, elegendo como elemento de análise preferencial o caso dos cordoeiros.

21. Um caso exemplar: os cordoeiros

Trata-se de um dos exemplos, para os quais alertei, de desequilíbrio de análise, havendo matéria em abundância para explanar. Assume-se esta opção porque os elementos em torno da cordoaria revelam outros dados igualmente importantes acerca de outras temáticas: entre elas, a da actividade mercantil e de alterações estruturais que ele indicia entre os séculos XV e XVI.

[1054] Chamava-se-lhe *Ferraria de Baixo*, *Ferraria Nova* ou *Ferraria Nova de S. Francisco*. Próxima da zona ribeirinha, é 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. Com excepção de alguns contratos de serventia quinhentistas, pouco se sabe acerca da estruturação do trabalho deste mester. Sobre as ferrarias do Porto e sua localização ver AFONSO, José Ferrão – *A cidade em redemoinho...*, citado, vol. I, p. 23 e vol. II, p. 12.

[1055] ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 11, fl. 122v.

[1056] Procurarei reunir dados sobre esta temática e analisá-los no capítulo seguinte.

Importante na estruturação logística da actividade marítima, a cordoaria do Porto permite-nos acompanhar algumas alterações estruturais que terão marcado certas actividades artesanais ligadas à construção de naves, entre os finais da Idade Média e o início da Época Moderna.

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.

Este sector encontrou o seu estádio de desenvolvimento no Porto moderno e projectou-se, não apenas na cidade, mas também noutros centros marítimos nacionais.

Importa conhecer em que medida a cordoaria da cidade respondia a padrões de produção aconselhados no século XVI. Por exemplo, por Fernando Oliveira:

> "Para cordas a milhor materia he linho alcanaue, e se esse faltar o proprio linho tem as segundas vezes. Despoys de linho nestas partes esparto, mas onde a ouver he milhor 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 milhor cordoalha que de lam, no qual ha todalas habilidades que no linho, senam que sua feuera he mays curta e nam lia tanto, e por isso nam tem tanto vigor"[1057].

Como noutros casos, e apesar dos muitos informes existentes sobre o grupo, o trabalho destes mesteirais é muito pouco conhecido.

Embora escasseiem dados sobre diversos aspectos essenciais (por exemplo, sobre a produção) existem elementos que nos permitem acompanhar o desenvolvimento da actividade ao ponto de se ter fundado uma fábrica real de cordoaria no Porto no século XVIII.

21.1. Localização das cordoarias do Porto

No período que estudamos houve duas cordoarias. A mais antiga funcionava junto dos estaleiros de Miragaia, na actual rua de Francisco da Rocha Soares (outrora

---

[1057] *Arte da guerra do mar...*, citado, p. 31-32.

chamada rua da Cordoaria Velha) e ao longo da Calçada da Esperança[1058], onde esteve durante séculos.

Porém, logo nos primeiros anos do século XIV foi fundada a mais importante – e conhecida – no campo do Olival, onde já laborava a cordoaria do Bispo, por acordo feito com o concelho em 1331[1059].

No início do século XVI, pouco depois da "expulsão" dos judeus e da relativa indefinição sentida na área em consequência dessa saída, é autorizada[1060] a abertura do postigo da Cordoaria Velha criando-se, assim, uma importante ligação ao arrabalde do Olival[1061], rapidamente aproveitada pelos cordoeiros para ampliar o movimento de transferência sendo, neste processo, acompanhados por diversos homens do mar de Miragaia que aí instalam as suas casas.

Ferrão Afonso considera que a criação da nova cordoaria representou uma mais valia funcional no exterior da muralha[1062]. Os cordoeiros criaram assim um importante arrabalde, o da Cordoaria, organizado em torno da unidade ou unidades industriais do mesmo nome"[1063] onde passaram a ser fabricadas as cordas para os estaleiros de Miragaia e, posteriormente, do Ouro. Conhecem-se processos de estabelecimento de cordoarias idênticos nos resultados e nas cronologias ocorridos noutros centros portuários ibéricos[1064].

[1058] Ainda em Miragaia, ocuparia também parte da actual rua de Tomás Gonzaga.

[1059] *Corpus codicum...*, vol. I, p. 53 (sublinhado meu). Sobre o Campo do Olival ver FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha e – *Toponímia portuense*. Matosinhos: Contemporânea Editora, 1999, p. 227.

[1060] Pelo capítulo do mosteiro de S. Domingos, senhorio do lugar.

[1061] O sítio foi transformado em arrabalde quando a construção da muralha dita fernandina deixou de fora a maior parte do Campo do Olival.

[1062] Propriedade de António Gonçalves, vendedor de vinhos. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 25, fl. 123v.

[1063] AFONSO, José Ferrão – *A cidade em redemoinho...*, citado, vol. II, p. 22-23. Nos finais do século XVIII (antes de 1789), a fábrica das cordas era uma das mais importantes do Porto. Ouçamos Rebelo da Costa: "Entre tôdas 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 faceia, 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.

[1064] Por exemplo, em Sevilha, no início do século XVI estava consolidado 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. É importante fazer este estudo comparado também no sentido de percebermos realidades e dinâmicas ainda conhecidas no mundo rural português e em vias de desaparecimento; para tal é aconselhável a consulta do trabalho de OLIVEIRA, Ernesto

Junto aos estaleiros deixara de haver espaço suficiente para preparar o cordame[1065]. E este ofício exigia amplos espaços para a sua implementação. Na *Cordoaria Nova*, que passa a ser o seu espaço por excelência, o problema era ultrapassado pois o terreiro, amplo, estava capacitado para acolher os edifícios e os engenhos. No final do século XVI, precisa-se que a cordoaria se localizava "defronte da ermida de Nossa Senhora da Graça"[1066], a qual estava "pegada" com a Porta do Olival, e junto (?) de outra ermida, a de S. Sebastião, dois pólos de religiosidade de cordoeiros e mercadores, passando alguns elementos a integrar, como irmãos, a pouco estudada confraria de S. Sebastião e de Nossa Senhora da Graça[1067].

Os serviços talvez se concretizassem num espaço concentrado, num edifício, aglomerado de casas ou pequenas oficinas, designados pela expressão genérica *cordoaria*. De qualquer forma, parte do trabalho, talvez o estender das cordas e dos cabos, seria desenvolvido ao ar livre[1068]. Mas ignoramos como é que os oficiais aí se distribuíam ou sequer quantos aí laboravam. Creio que predominaria a pequena oficina, individual, em espaços mais ou menos uniformes, 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 ofiçio de cordoaria no campo do oliual [...] a qul coirella lhe derom danchor [de anchura?] duas braças chaueira [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 acreçentarom mais doos pees para a parede da dicta cassa [...]"[1069]. Em 1504,

---

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, na qual se alude ao fabrico de cordas, referindo-se regimentos dos cordoeiros de 1534 e 1767 (p. 171).

[1065] Até porque aqui o terreno era bastante acidentado.

[1066] ADP – *Po 4º*, 1ª série, liv. 2, fl. 56v. O processo de transferência da cordoaria mostra uma clara articulação entre esta actividade e a construção naval. O incremento desta terá exercido um efeito dinamizador sobre a primeira, obrigando à ampliação dos espaços que ela ocupava e à sua reorganização noutro local por insuficiência de espaço no local primitivo.

[1067] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 52, fl. 156v (documento de 30 de Julho de 1575); aqui indica-se que Bento Gonçalves, António Gonçalves, Baltasar Nogueira e Gonçalo Fernandes, cordoeiros, e Manuel Fernandes, mercador, são confrades dessa instituição. Isso não invalida que a sua confraria de referência seja a de S. Pedro de Miragaia que, ainda no século XIX, seja conhecida como a de *S. Pedro dos Cordoeiros*. Veja-se REIS, Henrique Duarte e Sousa – *o. c.*, vol. IV (1999), p. 398.

[1068] Como se refere no início do século XVII. SILVA, Francisco Ribeiro da – *O Porto e o seu termo...*, citado, vol. I, p. 89.

[1069] *"Vereaçoens" (1401-1449)*, publicado por FERREIRA, J. A. Pinto, já citado, p. 376-377.

documenta-se o aforamento de um "ressio" da Câmara "no Campo do Olival junto da *casa da cordoaria*"[1070].

Sendo que a cordoaria esteve durante muito tempo em Miragaia e nela concorria um corpo de mesteirais relativamente alargado, não é correcto na transferência como um fenómeno abrupto. Nem nos devemos iludir pela toponímia: mais do que cordoarias *Nova* e *Velha*, a documentação distingue-as pelas designações de *Cordoaria de Baixo* (a de Miragaia) e de *Cima* (a do Olival). A instalação nesta última fez-se, assim, gradualmente. Alguns preferiram manter-se no bairro ribeirinho onde podemos encontrar engenhos em actividade ainda em 1557[1071].

21.2. Enquadramento da actividade

Ricardo Córdoba chama a atenção para a importância desta actividade e dá-nos uma detalhada descrição das técnicas usadas na preparação dos fios e cordas na Andaluzia. Em seguida verificarei até que ponto se desenvolviam no Porto algumas práticas indicadas por este investigador, para além da citada coincidência cronológica no processo de instalação.

- A especialização parece ser característica patenteada pelos cordoeiros sevilhanos. Julgo não ter havido no Porto cordoeiros dedicados em exclusivo ao fabrico de redes para a pesca ou enxárcia para os navios como acontecia na cidade do Guadalquivir[1072]. No entanto, no século XV havia no Porto quem fizesse redes por encomenda aos pescadores, açambarcando o linho que chegava à cidade; ou eram os próprios pescadores que as faziam sendo o restante fio comprado para outros fins[1073]. Além disso, devemos considerar o

---

[1070] Nesse ano, quem mais deu por ele 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.

[1071] Entre outros, os que pertenciam a Baltasar Nogueira, Pantalião Domingues, Baltasar Domingues e João Eanes, cordoeiros, "moradores na Cordoaria de Bayxo". ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 12, fl. 14v. Não há indicações que permitam dizer se existia uma casa de cordoaria em Miragaia ou oficinas.

[1072] "Cordoeiros de redes e cordoeiros de enxárcia". CÓRDOBA DE LA LLAVE, Ricardo – *o. c.*, p. 107. No Porto, considerando as normas de exame destes profissionais (reformadas em 1756), parece haver na aprendizagem a que eram submetidos uma preocupação com a generalidade, tornando-os aptos a desempenhar qualquer serviço, embora esta reforma fale na existência de dois grandes grupos de cordoeiros: os de linho e os de esparto. De qualquer forma, o exame setecentista previa que o candidato a mestre cordoeiro fosse capaz de fazer: "hua peça de fio de estopa de rabeira de doze fios; hua peça de fio de estopa de rabeira de nove fios; hua linha de pescar congrera; seis dobras de fio de vella fino". TEIXEIRA, Gabriella Maria Casella de Barbosa; LACERDA, Silvestre – *o. c.*, p. 128.

[1073] Em 1453, os cordoeiros pediram à Câmara o treslado de um regimento lavrado em 1440, que era bom que estivesse em vigor. Nesse ano, 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 regatõees e pescadores e outras gentes da cidade e termo dela que o compravom e poynham em mayor moto". Quer isto dizer que o linho já vinha em fio e os

carácter abrangente da actividade marítima, cuja procura dominava sobre todas as outras e deveria ter efeitos determinantes na produção das oficinas do Porto.

- As preocupações com os regulamentos. Correspondentes, em larga medida, ao progresso da navegação e ao aumento da importância dos mesteirais na vida sócio-económica do município[1074], os poderes locais produzem regras de funcionamento desta e de outras profissões. Na cidade de Barcelona aprovaram-se, em 1480, as ordenações *dels corders e del art de navegar*, testemunho do interesse pela arte e preocupação com a qualidade do fio produzido[1075]. No Porto, a Câmara apressara-se a ordenar o controlo da qualidade dos fios ainda em 1361. Mas será no século XV, com a aprovação de um novo acordo em 1460, que estes cuidados se tornarão mais evidente e sistemáticos. Note-se o reafirmar da exigência de responsabilização dos próprios cordoeiros, entregando-lhes a vigilância da qualidade do trabalho através da criação de dois vedores do ofício, escolhidos entre os próprios oficiais e a repartição do trabalho[1076].

- O preço das cordas. Dificilmente encontraremos dados que nos permitam chegar à percentagem que o custo do cordame representava no valor total do navio. A partir de um documento barcelonês de 1455, Claude Carrère calculou que ela ascenderia a 10% do preço de uma caravela[1077]. Não temos números como estes para o Porto. Mas é de crer que os náuticos da cidade reservassem elevadas quantias para gastar em cordas para os seus navios[1078]. Atentemos em algumas cifras quinhentistas, as únicas que possuímos. Em 1574, Cristóvão Brás, mestre e senhorio de Massarelos, declarava ter comprado em Sevilha uma amarra para o seu navio pela qual pagou 2 400 reais[1079]. No ano anterior, João Afonso, mestre da sua pinaça, morador em Viana, pagara quatro mil reais por vinte e quatro cordas adquiridas no

---

pescadores encarregavam-se de o transformar em redes? Que os mestres do navio o compravam e depois apenas pagavam aos cordoeiros o feitio dos cabos (porque adiante, depois de se determinar que o linho estivesse três dias à venda exclusivamente para cordoeiros, ficaria depois à disposição de quem o quisesse incluindo "os outros vizinhos da cidade pera os seus navios"). AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 152.

[1074] Havendo, mesmo, a registar o acesso de alguns deles aos órgãos de gestão camarária.

[1075] CÓRDOBA DE LA LLAVE, Ricardo – *o. c.*, p. 107.

[1076] AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 249. Voltarei a referir-me a estas medidas.

[1077] *Barcelone, centre économique a l'époque des difficultés...*, citado, vol. I p. 107.

[1078] Não só para as cordas do aparelhamento inicial do barco mas para as substituir.

[1079] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 50, fl. 120.

Porto[1080]. Em 1577, no testamento de Maria Pinta, moradora em Miragaia, viúva de João Pires, mestre e piloto, declara-se um conhecimento de dívida de seis mil reais a André Dias, cordoeiro do Olival[1081]. 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 fezeram". Na mesma ocasião, fala-se num reconhecimento de dívida de cordas (3 200 reais) contraída algum tempo antes, envolvendo os mesmos intervenientes[1082]. Finalmente, em 1598 Gaspar Carneiro, de Vila do Conde e estante em Lisboa, devia 15 400 reais de cordas "que Eva Afomso lhe vendeo pera ho seu navio"[1083]. 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, que a aproveitou para o seu navio e pagou à redízima o correspondente imposto de 2 200 reais[1084].

- As matérias-primas. Ricardo Córdoba destaca o cânhamo, obtido da herbácea *cannabis sativa*, abundante na Península Ibérica. Colhida nos últimos meses de verão era objecto de uma exploração intensa nas zonas ribeirinhas circundantes de Córdova e de Sevilha sendo depois encaminhada para os principais povoados andaluzes onde era objecto de tratamento e transformação[1085]. No Porto, utilizam-se várias designações: linho, linho cânhamo e alcânave (aos quais se junta o esparto no registo das entradas), que não são propriamente sinónimos e, inclusivamente, podem ter aplicações para além da cordoaria[1086].

Grosso modo, e de certa forma em consonância com o discurso de Fernando Oliveira, podemos considerar que as cordas eram fabricadas no Porto maioritariamente a partir das duas principais fibras, o linho e o esparto, que deveriam chegar à cidade em bruto ou apenas semi-transformadas. Nas

---

[1080] "E que levou pera Viana"; para as vender ou para o seu navio? ADP – *Cabido*, liv. 106, fl. 7v.
[1081] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 59, fls. 136v-137.
[1082] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 82, fl. 10. Os parceiros são Francisco Vaz, Bento Gonçalves e António Anes, "mestres e pilotos e senhorios de suas naos" e os cordoeiros são Diogo Pereira, sua mulher Eva Afonso e Domingos Ribeiro.
[1083] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 115, fl. 185.
[1084] ADP – *Cabido*, liv. 106, fl. 12v.
[1085] *O. c.*, p. 107. Parte deste fio era destinado à exportação.
[1086] Por exemplo, na confecção de velas ou de linhas para as coser.

importações destas matérias-primas fala-se em "esparto comum"[1087], em "linho em rama para cordas"[1088] e em "fio brãoquo de linho canevo fino"[1089].

Tal como o linho, o esparto era vulgar um pouco por todo o reino e a sua produção, espontânea entre penedos ou em terra pobre, conhecia números elevados no Algarve onde se tornara fonte de rendimento comercial, sendo exportada juntamente com o figo e a passa. "Herua mui necessária ao uso dos homẽns, 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, Flãndres & outras parte, & pera Lisboa & reino todo onde se lauram cordoalhas & cousas que delle se soem fazer"[1090]. A sua recolha coincide com a do linho, realizando-se "quando a erva está bem sazonada «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 começão a apanhar e leuar pera suas necessidades»"[1091].

O pico mais elevado da comercialização de esparto algarvio terá ocorrido no século XV, chegando a ser mesmo exportado para Castela. Decresceu na centúria seguinte devido ao avanço das fruteiras[1092].

No Porto, desde o século XIV, produziam-se essas cordas de linho e de esparto, desde logo comercializadas para fora da comarca. Em inquirição mandada tirar por D. Afonso IV em 1339 diz-se: "*Item* todo aquel que comprar callaures ou cordas de cánaue ou desparto pagará dous djnheiros do marauedi. E sse paraallem doyro for pagará tres djnheiros"[1093]. Dois séculos depois, continua a predominar a "cordoaria de linho como d'esparto"[1094]. Este último, aliás, só tinha esta aplicação na cidade,

---

[1087] Em 1573-1574, Miguel Vaz, mercador do Porto, declara a volumosa encomenda de 150 milheiros de "esparto comum" da qual pagou à redízima três mil reais. ADP – *Cabido*, liv. 106, fl. 123.

[1088] ADP – *Cabido*, liv. 113, fl. 5v.

[1089] ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 6, fl. 78v.

[1090] *Descripção do reino de Portugal* (1610), fl. 59, citado por MAGALHÃES, Joaquim Antero Romero – *Para o estudo do Algarve económico durante o século XVI*. Lisboa: Edições Cosmos, 1970, p. 174

[1091] Frei João de S. José – *Corografia do reino do Algarve*, fls. 130-130v, citado por MAGALHÃES, Joaquim Antero Romero – *o. c.*, p. 174-175. Este investigador explica que a apanha antecipada se deve ao facto de os mais desfavorecidos usarem o esparto como recurso alimentar, em tempos de penúria cerealífera. O mesmo autor, e Manuel Viegas Guerreiro publicaram a citada descrição de Frei João de S. José (de 1577) em *Duas descrições do Algarve do século XVI*, in "Revista de História Económica e Social", nº 3. Lisboa: Sá da Costa, 1983, p. 21-132.

[1092] MAGALHÃES, Joaquim Antero Romero – *Para o estudo do Algarve económico...*, citado, p. 176.

[1093] *Corpus Codicum...*, citado, vol. I, p.30.

[1094] AHMP – *Vereações*, liv. 11, fl. 223v.

conforme se indica no tabelamento de bens e serviços de 1545[1095], o que quer dizer que todas as cargas de esparto que vinham ao Porto eram desviadas para a cordoaria.

Assim, pelo menos desde o século XIV, há uma produção consistente, pronta a satisfazer a procura da comunidade urbana e, ao mesmo tempo da actividade naval, para a qual será canalizada a maior fatia da produção. Todos os documentos estabelecem esta relação profunda com o mundo marítimo. Logo em 1361 fala-se do linho usado no fabrico do fulame[1096] para os barcos. E, a partir de então, constantemente, quando estava em causa o regular abastecimento de cordas aos armadores e pescadores.

21.3. Na oficina

Há expressões onde se vislumbram técnicas utilizadas. Uma vez que não existe qualquer informação sobre a preparação das fibras (com a excepção das menções ao "espadelar" e "maçar" do linho) e da sua transformação em fio, fico-me pela ideia genérica de que este processo se assemelhava, em diferentes fases, ao da preparação do linho[1097].

Do que se passava da oficina também se conhece 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

---

[1095] "Esparteyros. Acordaram os sobreditos [a comissão encarregada de elaborar a taxa] que nesta cidade se não podem taxar esparteyros porque os não ha hy que façaom obras que nas outras partes custumão 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).

[1096] Assinale-se o significado deste termo e o contributo dos documentos portuenses para o esclarecimento desta questão. Embora seja possível que em determinada altura (dificilmente anterior ao século XVI) o vocábulo designe o pano do navio (asserção em que o aplicam predominantemente os Comandantes Humberto Leitão e J. Vicente Lopes na obra que tenho vindo a citar, p. 276-277), a definição mais correcta é a de que o mesmo significa cordame, do latim *funamen*, conforme aponta Carbonell Pico (*o. c.*, p. 269). Esta autora indica como primeira utilização do termo um documento de 6 de Junho de 1377 (carta de privilégio de D. Fernando aos moradores de Lisboa que queiram fazer navios) onde se diz " [...] outro sij lhes quitamos toda a dizimeira da toda madeyra e ferro e fulame que 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 "ljnho de que os cordoeiros ouuessem de ffazer o fulame pera as Naaos Eoutros quaes quer naujos". *Corpus codicum...*, citado, vol. VI, p. 75.

[1097] Ricardo Córdoba descreve detalhadamente esse processo na origem, a p. 107-108.

sobre o fuso, permitiu um ganho de rapidez no trabalho, dado que a fibra se enrolava, se torcia ou cochava, com maior agilidade"[1098].

Ignoramos desde quando se utilizou a roda no Porto mas é certo que estava vulgarizada antes de 1570, ano em que André Pinto, próspero cordoeiro da cidade, manda em testamento que o seu enterramento seja em S. Pedro de Miragaia "na cova onde esta Isabel Luis sua mãe, no cabo da dita igreja que tinha na canpa hũa roda de cordoeiro"[1099]. Portanto, linho e esparto, devidamente transformados em fio, eram objecto de enrolamento mecânico no Porto, provavelmente ainda na primeira metade do século XVI.

Também a designação "fio branco" tem significado na oficina, sobretudo quando destinado aos barcos[1100]. 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 tornando-as em cordas "ensaboadas", "ensebadas" e "alcatroadas"[1101]. Creio que no Porto se utilizavam estes dois últimos tipos[1102].

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

A mesma importância na cordoaria era conferida ao alcatrão. No século XVIII, a par das cem rodas e das estufas dos cordoeiros, Rebelo da Costa conta-nos que "há

[1098] CÓRDOBA DE LA LLAVE, Ricardo – *o. c.*, p. 108. Diversos autores (M. F. Mazzaoui, Walter Endrei), citados por este investigador (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 do sector em pelo menos três vezes. Em Castela usava-se a roda no século XV.

[1099] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 34, fl. 71. No último quartel do século XVII passavam "de cem rodas as que trabalham diàriamente 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.

[1100] Assim como "navio branco" o tem no estaleiro.

[1101] *O. c.*, p. 110. As redes de pesca eram preferencialmente recobertas de alcatrão, mais eficaz do que o sabão na protecção contra a decomposição e o apodrecimento rápido, causados pelo contacto contínuo com a água salgada.

[1102] O sabão também devia ser utilizado aqui no revestimento da cordagem (o investigador que tenho vindo a citar é taxativo quanto ao facto de este produto ser "um material imprescindível aos cordoeiros dos navios"). Mas era difícil encontrar sabão no Porto (apesar de ser fácil de obter (artesanalmente, com uma caldeira ao fogo de lenha, onde se misturavam determinadas quantidades de azeite, cal – que chegava à cidade em carregamentos apreciáveis no dia-a-dia – e cinza,. mistura que depois se retirava e era depositada em tinas onde esfriava e solidificava), pois era objecto de monopólio ciosamente protegido e o seu abastecimento bastante irregular motivando incontáveis reuniões da Câmara para tentar resolver o problema.

uma caldeira que leva cinqüenta almudes de alcatrão, as outras levam a 30 e a 40"[1103], parecendo assim, que se tratava de uma prática arreigada na cordoaria e que, com as restantes necessidades da construção naval, ajuda a explicar as grandes importações deste produto no século XVI[1104].

21.4. Tipos de cordas e proveniência das matérias-primas

Nos documentos colhemos achegas sobre os termos mais usados, na maior parte sinónimos, mas onde podemos verificar alguma evolução na linguagem. No século XIV usam-se as palavras *calavres*, *cordas* (que será aplicado em todas as épocas) *cordelas* e *fulame*. No século XV em vez de calavre é mais vulgar dizer-se *cabre*, também *caibro*, e passa a usar-se o vocábulo *cordoalha* em vez de fulame. No século XVI, embora continuem a referir-se os termos cabre e caibro, eles vão sendo substituídos pela expressão *cabo*[1105]. O mesmo acontece com *cordoalha* que, mantendo-se, começa a ser preterida pelo termo *enxárcia*, aplamente utilizado. Por fim, usa-se o vocábulo *amarra*[1106] e surge o termo *massame*[1107].

No início do século XVI documentam-se desconcertos no comércio e desregramento no trabalho do linho, este causando problemas de higiene urbana.

Em 1504, por causa das 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"[1108].

Na sua preparação o linho, como se sabe, requer água. Numa cidade esta corre habitualmente das fontes e chafarizes. Era aí que os fabricantes encontravam os mananciais que precisavam. Em duas reuniões, nos dias 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

---

[1103] *O. c.*, p. 276.

[1104] E, somando-se às importações de linho e esparto, verifica-se também a dependência deste sector das restantes importações.

[1105] Que se utiliza também acompanhada pelo adjectivo *grosso*, *cabo grosso*.

[1106] Mas, como vimos, foi comprada em Sevilha (mas seria possível adquiri-la no Porto).

[1107] Infelizmente (talvez exceptuando a palavra *amarra*) não distinguimos a variedade e aplicação nos navios das cordas produzidas. Na Andaluzia, Ricardo 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.

[1108] AHMP – *Vereações*, liv. 7, fl. 181v.

linho". A situação era mais grave no chafariz dos Banhos e no da fonte da rua Nova[1109].

O linho e o esparto que chegavam ao Porto vinham de diversos pontos do reino e de fora dele. Por respeito ao plano deste trabalho, o estudo da comercialização dos materiais de construção naval será feito no capítulo seguinte. No entanto, para manter alguma coerência no desenvolvimento desta temática, avançarei alguns elementos, a que voltarei. No Entre Douro e Minho e terras transmontanas e beirãs próximas do Douro, a produção de linho, esparto e palma era abundante[1110]. Ernesto Veiga de Oliveira, Fernando Galhado e Benjamim Pereira já fizeram um balanço das principais regiões produtoras e do abastecimento para os mercados nacionais, não deixando de referir as eventuais necessidades e importações de linho tanto para panos como para cordas[1111]. Em redor de Torre de Moncorvo, os linhares conheciam acentuada expansão desde o século XV, ao ponto de os procuradores da vila temerem a decadência das restantes culturas. Nas queixas que levaram a Afonso V, em cortes, usaram interessantes e expressivos argumentos para convencer o monarca a limitar o avanço do linho na Vilariça: "Outrossy em esta villa ha hũua 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 lavrar ho pam e a terra vay-se a monte. Porque vos pidimos por mercee que lhes mandees poer penna que quallquer que lavrar nem semear

---

[1109] Foi imposta coima de cinquenta reais a quem o fizesse. AHMP – *Vereações*, liv. 10, fls. 59v-60. No Porto, como se sabe, corria também um regato, a céu aberto, o *rio de Vila*, hoje encanado, sobretudo debaixo da actual rua de Mouzinho da Silveira. É possível que também fosse usado para esta função.Não há queixas que o refiram pois ele, nesta altura, seria já um "caso perdido", poluído há muito pela acção dos curtidores de peles.

[1110] Mestre António de Guimarães refere que "asy se daa lãã linho, que somente deste ano de quinhentos e dose sairam 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, a grande produção de linho em redor da abadia de Tibães e o interesse dos religiosos na transformação (investindo num engenho "de duas rodas" para o moer") e comercialização eram evidentes. Sobre este assunto ver 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.

[1111] É essencial a consulta do seu trabalho *O linho. Tecnologia tradicional portuguesa...*, citado, p. 5-30 (trata-se do capítulo introdutório), no qual são citadas diversas fontes de estudo deste tema.

mays que ataa dez alqueires de linhaça que pague aquella penna que a vossa mercee mandar e em esto nos farees grande mercee"[1112].

Os intensos contactos seculares entre o Porto e todas estas regiões autorizam a existência de envios contínuos de cargas para a cidade, como as que a filha de Maria Gonçalves a Cordoeira lhe enviava regularmente de Cabaços[1113] entre 1549 e 1569[1114] ou as que Ambrósio Carvalho, cordoeiro do Olival recebia de "huns arreheiros da Torre de Mencorvo"[1115].

Há também a ponderar envios de materiais, como esparto, do Algarve, acessíveis a uma cabotagem que, do Porto e de Leixões, percorre incessantemente as rotas do meridião ibérico, até Sevilha e mais além[1116].

Porém, a produção nacional era insuficiente para satisfazer uma procura variada e elevada[1117], com picos muito altos em certas épocas, correspondentes a fases de desenvolvimento da actividade mercantil e conjunturas favoráveis ao sector naval, assim como ao incremento das pescas. Foi então preciso acautelar o abastecimento no exterior. A importação de esparto por via marítima é ampliada no século XVI, a tal ponto que justifica a imposição de uma dízima alfandegária própria, objecto de doação: em 13 de Junho de 1526, D. João III faz dela "graça e mercê a Gaspar Pais, moço da sua câmara[1118].

[1112] Em réplica, o Africano delegou a responsabilidade do ordenamento agrário da região aos próprios interessados: "Vos meesmos poderees amtre vos veer o que sera milhor e assy o poderees poer em obra". A gravidade do problema (ou o jogo de interesses locais na exploração agrícola – parecendo haver um conflito entre os lavradores tradicionais e aqueles que viam na terra a possibilidade de explorar uma cultura industrial facilmente comercializável, como acontecerá noutras zonas com o vinho) 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.

[1113] Couto do almoxarifado de Ponte de Lima. Diversos moradores da cidade do Porto têm aí interesses desde a Idade Média. TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 34, fl. 159).

[1114] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 33, fl. 3.

[1115] 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. É importante verificar esta notícia de envios de linho para o Porto de uma região famosa pelas suas cordoarias (diga-se que não há notícia da importação de cordame de Moncorvo).

[1116] Com prováveis prolongamentos. Sobre a produção e exportação de esparto algarvio (que era mais do que um complemento às tradicionais cargas de figo e passa), ver MAGALHÃES, Joaquim Antero Romero – *o. c.*, p. 174-176.

[1117] Ainda para mais quando a produção de esparto do Algarve começa a declinar no século XVI.

[1118] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 190. Mais tarde, o rendimento deste tributo passará para D. Juliana Pais, filha de Gaspar Pais, entretanto falecido. D. Sebastião concedeu-lhe este direito para ela se casar (em 18 de Agosto de 1571). D. Juliana viria a casar com D. Jerónimo de Meneses e, nesse sentido, o Cardeal Rei D. Henrique confirmou-lhe a mesma doação em 29 de Agosto de 1579. ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0009, fl. 300.

O sul de Espanha tornou-se o principal centro fornecedor. De uma vasta área que se estendia do eixo Córdova-Sevilha-Cádiz[1119] (o porto onde desemboca a produção andaluza e se concentram os navios de transporte) a Almeria e mais além até Alicante (aqui com intervenção de mercadores valencianos) vinham carregamentos regulares de esparto e cânhamo. Ao mesmo tempo, e cada vez com maior regularidade em resultado de movimentos estruturais de grande vigor, surgiam agentes franceses e, principalmente, flamengos e hanseáticos a vender o mesmo tipo de matérias (a que juntavam toda uma vasta gama de produtos para a indústria de construção naval portuense), transformando-se em agentes quase exclusivos na distribuição destes materiais no final do século XVI.

As listagens conservadas no reino vizinho não deixam dúvidas quanto à diversidade da produção e, consequentemente, do sortido de cordas que os interessados tinham à sua disposição: entre a enxárcia fixa, as escotas, os cabos dos mastros e vergas, ou o cordame para as barcas de pescar e o fio para as redes, havia cordas de vários tamanhos, textura e peso[1120]. Essa oferta alargada seria comum nos diferentes portos de mar e os dados do Porto entre os séculos XIV e XVI são disso exemplo. Todavia, as menções ao cordame ficam-se pela generalidade. Como a que nos deixa Rebelo da Costa que, à boa maneira dos antigos corógrafos, destaca o caso mais extravagante e gaba a qualidade ímpar do produto: "O volume de todo o linho que se gasta cada ano nas obras de fio, cordagens, cabos, etc., passa de oito mil quintais. Fazem-se amarras de tôdas as grossuras precisas. As maiores que até agora se têm feito pesaram sessenta e sete quintais [ou seja, pouco mais de 4 toneladas], com cento e vinte braças de comprimento [cerca de 220 metros], e valor de 612$000. Têm estas amarras uma superioridade conhecida sôbre todas as que se trabalham nos países estrangeiros, porque o fio de que se fazem não sòmente é mais bem igual e mais bem torcido, mas também elas são mais bem cochadas e conseqüentemente de maior duração"[1121]. Estas, e outras questões relativas à produção de cordas devem ser comparadas com legislação existente em Portugal no século XVII[1122].

Dotada de uma estrutura produtiva apreciável, a cordoaria do Porto chegava também para suprir parte das necessidades sentidas por armadores de outros

---

[1119] Nos primeiros dias de Julho de 1568 chegavam ao Porto dois navios de esparto provenientes de Cádiz, fretados para a família de mercadores Vitória. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 26, fl. 24.

[1120] CÓRDOBA DE LA LLAVE, Ricardo – *o. c.*, p. 110-111.

[1121] *O. c.*, p. 276.

[1122] Acerca deste tema o *Regimento dos linhos cânhamos, 1625*. Publicado por LOUREIRO, Fernando Pinto – *Documentos para a história económica de Coimbra*, tomo I. Coimbra: Biblioteca Municipal, 1955.

portos do reino. Esta é uma evolução de assinalar. No início, que deverá coincidir com a sua implantação exclusiva em Miragaia, o fabrico de enxárcia teria um significado meramente local. Com a estruturação da cordoaria do Olival, apoiada por circuitos consistentes de abastecimento de matéria-prima, o ritmo produtivo deverá ter sido significativamente incrementado criando-se, a partir de então, uma nova mais-valia comercial, atractiva não apenas para os armadores da urbe mas também para agentes de fora da cidade. Já aqui vimos mestres de Vila do Conde. O rei também foi cliente.

Em 1439, os procuradores do Porto às cortes de Évora lembravam que ainda estavam por pagar os dinheiros que a cidade emprestara e gastara na compra de arneses, lanças, ferro, madeiras, *cordoaria*, pão, vinhos e carnes "pera armada de Cepta del Rey de Tunez e de Canaria"[1123].

Durante o século XVI, as exigências das armadas reais conduziram à eleição de um lugar predominantemente ocupado na produção de fio para esse efeito e dotado de boa acessibilidade para facilitar o transporte para junto dos armazéns. A escolha recaiu no Ribatejo, em unidades de Santarém ou da Golegã[1124]. Ao mesmo tempo, os agentes régios encarregaram-se de o adquirir no centro, em Coimbra e zona do Mondego em geral, bem como em Torre de Moncorvo, onde se desenvolveu uma feitoria régia para abastecer as armadas[1125]. Uma vez que desta última terra a produção vinha pelo rio Douro para o Porto, de onde era expedida para Lisboa, podemos interrogar-nos se os nove fardos ou os noventa e sete rolos de fio carregados, respectivamente, no navio *Santa Maria das Neves* e na nau *S. João*, preparados para rumar do Porto em 1558 haviam sido confeccionados na cordoaria do Porto ou se teriam vindo de Trás-os-Montes[1126].

Através de documentos isolados constatamos que a cordoaria do Porto vende, essencialmente, para centros marítimos nortenhos, por vezes para os Açores e Canárias e, mais raramente, para o Brasil. A falta de documentação impede-nos de ir muito mais longe, de reconhecer correntes dominantes, quadro de clientes e volume de transacções; mas é de crer que houvesse exportação regular. Nota-se,

---

[1123] TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 23, fl. 56, extractado por AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das chancelarias reais...*, citado, tomo I, 1915, p. 49.

[1124] COSTA, Leonor Freire – *Naus e galeões...*, citado, p. 343-347.

[1125] Idem, *o. c.*, p. 347-353.

[1126] Tendo em conta o dado anterior sobre as armadas e a ligação entre Lisboa e o Porto é de aceitar que em várias ocasiões remessas de fio feito no Porto tenham prosseguido no século XVI. Veremos que há entregas de fio de Moncorvo a cordoeiros da cidade. Aliás, sabe-se que a cordoaria de Moncorvo se assumiu como produtora de fios e não de artigos acabados. Desse modo, as remessas chegadas ao Porto seriam objecto de trabalhos finais de transformação. A informação sobre o fio de Moncorvo pode ser conferida em POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. I, p. 325.

como se disse, a implantação da cordoaria da cidade nos centros marítimos nortenhos, no fundo aqueles com quem a cidade se relaciona continuamente, sendo natural que armadores e mestres adquirissem aqui o cordame, como deveria acontecer com os de Matosinhos e Leça, pelo menos estes, desde tempos medievais. Saliente-se a venda de fio para Vila do Conde: em 1578, Afonso Martins o Gazo, mestre e senhorio do seu navio, levou cinco quintais de enxárcia[1127]. Vinte anos mais tarde, a cordoeira portuense Eva Afonso vendeu a Gaspar Carneiro cordas para o seu navio no valor de 15 400 reais[1128]. Não é improvável que, por várias vezes, os próprios mestres vilacondenses tenham trazido da Zelândia (portos de Midelburgo-Arnemuiden) matéria-prima, aí negociada, para as cordoarias do Porto[1129].

Relativamente às exportações para as Canárias (também para os Açores) e o Brasil, embora se perceba pelas apólices de seguros que delas falam que não se trata de cordame para os navios que o levam, é impossível saber se esse material se destinava à construção naval ou se teria outras aplicações[1130].

Se este tipo de dados não nos dá grande segurança, outros há que, pelo menos, nos retiram quaisquer dúvidas acerca das carências aí sentidas de produtos de cordoaria. Em relatório sobre combates com navios franceses no Brasil enviado a D. João III por Pedro de Góis, de 29 de Abril de 1551, explica-se a imobilização dos navios aí estantes " [...] 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"[1131].

[1127] ADP – *Cabido*, liv. 108, fl. 9v.

[1128] Como vimos antes. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 115, fl. 185.

[1129] No século XVI, estes portos haviam-se tornado importantes centros de exportação de materiais para a construção naval portuguesa em navios de Viana, Vila do Conde, Porto (e ancoradouros dependentes) e Aveiro. Sobre este assunto ver 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 seculo XVI (1543-1544)*, in "Boletim Cultural da Câmara Municipal de Vila do Conde", nº 6-1968, p. 21 e seguintes 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.

[1130] *Consulado de Burgos*, apólice de seguro de Henrique Dias (1568); informação fornecida por Hilario Casado Alonso.

[1131] 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.

Esporadicamente, a enxárcia portuense serviria para equipar navios de fora que aqui aportavam[1132]. No século XV (1461-1462), sabemos que os "caibros pera navio" custavam 30 reais a dúzia[1133].

Recapitulando:

- Procura inicial, consistente ainda na primeira metade do século XV, com origem na cidade e nos portos a ela ligados como Matosinhos e Leça;
- Ampliação dessa procura entre finais de Quatrocentos e o início do século XVI. Por um lado, pelo desenvolvimento da armação de navios na cidade e, por outro, as necessidades crescentes da organização das armadas da Carreira da Índia e de abastecimento dos armazéns régios.

Apontem-se mais duas notas complementares relativas à comercialização destes artigos no Porto.

- Primeiro, o facto de serem os próprios cordoeiros a vender os produtos que fabricam, a peso, numa prática usual desde o século XIV, como acompanharemos mais detalhadamente adiante[1134].
- Segundo, o papel interventivo do elemento feminino neste sector, se não na produção certamente na aquisição de matéria-prima e venda dos artigos[1135].

21.5. Controlo de qualidade

Retornemos aos dados sobre a qualidade. Ao estímulo da procura nem sempre corresponde a manutenção ou melhoria dos predicados do material oferecido. O grande consumo de cordas no Porto, sentido logo no século XIV, não terá sido objecto de resposta satisfatória dos cordoeiros[1136] e, terá motivado a nomeação de vedores do ofício ainda antes de 1361, numa demonstração clara de preocupação (precoce) por parte dos interessados. No dia 1 de Março desse ano foi jurado em Câmara Afonso Esteves, cordoeiro de Miragaia, "que el bem e verdadeiramente e ssem malliçia 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

---

[1132] Caso os seus mestres não tivessem sido previdentes pois, como aconselhava Fernando Oliveira, "alem das enxarceas que de presente seruem nos nauios, leuem outras de sobresalente pera quando aquellas se gastarem, em especial cordas, que como quer que fazem muyto exercicio, donde se ellas parecem chamar exarceas, gastanse e quebrã, e ham mester suprimento". *Arte da guerra do mar*..., citado, p. 78.

[1133] GONÇALVES, Iria – *As finanças municipais*..., citado, p. 133.

[1134] *Corpus codicum*..., citado, vol. VI, p. 75.

[1135] Entre as décadas de quarenta e sessenta do século XVI, um dos mais dinâmicos agentes foi Maria Gonçalves a Cordoeira. No fim do século destacou-se Eva Afonso.

[1136] Que, por outro lado, se poderão ter querido aproveitar desse incremento da procura, roubando no peso e deliberadamente adulterarem essa mesma qualidade.

Naaos Eoutros quaes quer Naujos sse era boom e linpho e Leal Essem maldade Eoutra mestura e engano nenhuum para se fazer odito fulame para ser ffeito bem Essem engano [...] Eque quandoo Assy ouuesse deueer que chamasse hj para esto ffrançisco peixoto e Johan rrodriguez e joham uiçente estornjnho ou Alguum deles porque eles ia eram dados poor veedores para esto"[1137].

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

Outra das modalidades preferidas de fraude no Antigo Regime era a mistura. Misturava-se vinho velho com o novo, peixe ardido com o fresco e linho podre, restos de cordas e de fios velhos com materiais novos. Isto era inaceitável para quem tinha barcos e sabia que o cordame, para além de dispendioso, era essencial a bordo. Sendo de má qualidade, colocava em risco a segurança da embarcação. Também aqui, as queixas e protestos dos mareantes portuenses assemelham-se aos dos seus congéneres de Sevilha ou de Barcelona[1138].

O crescimento da frota e o aumento do ritmo das viagens implicou solicitações acrescidas aos cordoeiros. Contudo, o acordo em vigor desde 1361 não alcançou os efeitos pretendidos, continuando a colocar-se o problema da qualidade. Em 1460, perante as queixas continuadas contra as fraudes dos cordoeiros, a Vereação voltou a tomar posição sobre o assunto.

Antes de analisar a exposição dos queixosos e os termos da decisão aprovada[1139] importa questionar o papel da confraria de S. Pedro de Miragaia na resolução de assuntos de âmbito profissional (e, no fim de contas, da própria solidariedade promovida no seu seio) envolvendo, ou melhor, colocando em confronto, alguns dos seus membros. Integrando na sua estrutura mareantes e cordoeiros seria de esperar que perante situações de conflitualidade motivadas pelo trabalho elas fossem resolvidas em cabido confraternal. Ou pelo menos que as actas de reuniões deles dessem conta. Ou ainda que a instituição se apresentasse junto dos governantes reivindicando soluções. Ora, nenhuma destas coisas acontece. As questões laborais

---

[1137] *Corpus codicum...*, citado, vol. VI, p. 75.

[1138] Os acórdãos de Sevilha proibiam ainda as cordas feitas com fio molhado "porque põem em perigo as naus". CÓRDOBA DE LA LLAVE, Ricardo – *o. c.*, p. 110.

[1139] A forma como estão detalhados reflecte a importância atribuída ao problema.

estão fora do âmbito de actuação da confraria e entregues à arbitragem da Câmara[1140].

No registo da reunião municipal de 20 de Dezembro de 1460, pode ler-se: "Outrosy veerom a falar no lavramento dos cordoeyros que acharom que lavravom o que nom deviam e acharom per certydoens que nos cabres que se fazyam pera as naaos metyon muyto fio maao e podre per o quall azo se recreçya grrande 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". Como se vê por este preâmbulo, o problema era com a cordoaria para navios e os protestos, como disse, fundados nas mesmas razões que observámos antes para Sevilha e Barcelona. As decisões tomadas 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[1141] [...] que bem e dereytamente tenham carrego da dita veedorya e nom dem consentymento a se nem huum fyo maao meter em semelhantes obras [...]". Quem não cumprisse sujeitava-se a uma coima de 500 reais.

O caso devia ter assumido proporções graves pois, ao mesmo tempo que se elegeram por vedores dois cordoeiros (Pedro Esteves e Luís Eanes), foram designados dois "inspectores" (João Esteves e um outro Luís Eanes) "pera aveerem de veer asy o que estes veedores lavrarem [...] e que se fose achado ou provado que daqui em avante se fezese alguum erro ou emgano em a dita obra per minga ou falymento dos veedores ou por os ditos veedores darem a elo alguum favor per o presente os ham por condanados em mill reaes". Mas se os vedores dos cordoeiros não podiam actuar com malícia e favorecimento de alguns, o mesmo não se passava com os clientes, a quem era reconhecida a capacidade de escolha. Considerava-se lícito que estes tivessem preferência por algum oficial entregando-

---

[1140] Como sucedia na generalidade dos conflitos laborais, o que faz duvidar da capacidade interventiva destas instituições no campo do trabalho. A regulamentação deste entronca numa questão mais vasta: a de determinarmos as formas de controlo do mesmo e a que nível se processa a intervenção dos agentes envolvidos (na vigilância, nos protestos, na capacidade de encontrar apoios para alterar situações a seu contento), num jogo marcado pelas influências junto da elite camarária – no fundo, a que impõe decisões de acordo com os seus interesses – e da exploração de eventuais vantagens que se poderão retirar das divisões porventura existentes entre ela. Além disso dever-se-á ter em conta e perceber a actuação do poder régio que, a partir de finais da Idade Média, passa a interferir sistematicamente nas cidades e nestes assuntos.

[1141] Pode estar a referir-se ao acordo aprovado em 1440 e reafirmado em 1453 sob o título "regimento sobre o linho", de que já dei conta, segundo o qual, para evitar que ele fosse açambarcado, ficava três dias à disposição exclusiva dos cordoeiros.

lhe a obra, mesmo que este não tivesse matéria-prima suficiente para satisfazer a totalidade da encomenda. Graças a esta deliberação, ficamos a saber que, para além da função de vigilância da qualidade do fio, competia aos vedores distribuir os materiais conforme as necessidades: "e eso mesmo acordarom com acordo dos ditos cordoeyros 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 torne tanto fyo boo e fino per que se posa fazer o dito caabre que entom os vedores o posam tomar per cada huum dos ditos cordoeiros ou per todos o que lhe asy falecer pera a dita obra seer acabada de todo de boo fyo e fino sem mestura nem hũa de maao"[1142].

A partir de então, a nomeação de vedores passa a ser regra, sendo os seus nomes registados nos livros da Câmara, ao mesmo tempo que se resumiam as suas atribuições, as quais vão sendo afinadas[1143].

Relacionada com a questão da qualidade, está a da competência dos oficiais. Em 1512, na hora de nomear novos vedores (Álvaro Pires e João Gonçalves Bentes), que fariam o exame dos candidatos a cordoeiros, determina-se que "nenhuum do dito oficio nam use de fazer obra somente daquella que souber e lhe for ordenada pellos dictos examinadores". Eram os atributos do cordame ainda em causa. Além disso, procurar-se-ia implementar a especialização dos oficiais em busca de maior eficácia e protecção do consumidor. Assim, estabelece-se que "os ditos vedores examinaram a obra do dicto oficio e aquella que acharem que he fallsa a trazerem a esta camara para se aver de queimar"[1144].

Esta prática deve ter sido seguida. E não terão faltado ocasiões para a aplicar, tendo em conta que nos próprios manifestos de carga de alguns mercadores se declara, como o fez Francisco Dias, de Matosinhos em 1591, que trouxe de Lisboa "cinquo quintais de estopa e fio velho"[1145]. Em 23 de Maio de 1598, na venda de certo

---

[1142] AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 249. Ver CRUZ, António – *Os mesteres do Porto no século XV...*, citado, p. 22-24.

[1143] Exemplos: 3 de Julho de 1484, "fizeram oficiaes 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 (nesta ocasião introduziu-se a competência dos vedores na distribuição da obra e nas instruções que deveriam dar sobre as características que ela deveria patentear); Idem, liv. 8, fl. 45v. 17 de Janeiro (?) de 1533 (com menção ao fabrico de obra de linho e esparto). Idem, liv. 11, fl. 223v.

[1144] AHMP – *Vereações*, liv. 8, fls. 45v-46v.

[1145] ADP – *Cabido*, liv. 113, fl. 29. Assim como Maria Gonçalves a Cordoeira admitia no seu testamento de 1569, que parte do linho que a filha lhe enviara de Cabaços "era muito roym" mas, apesar disso, foi vendido "cada mão [...] a oito reaes e delas a sete reaes e delas

esparto contratada entre Henrique Gomes da Costa, mercador, e alguns cordoeiros do Campo do Olival, estipulava-se que "posto que se ache pellos juizes do oficio de cordoeiro que allgum delle nam serve e se queyme que sera a conta delles sobreditos cordoeyros"[1146].

Não era apenas pela regulamentação da arte que os cordoeiros vinham à Vereação. Seja pelo aumento da influência dos mesteirais, pela vontade de a elite governativa os "manter à vista" ou pelo variado leque de relações entre a governação e o mundo do trabalho, estes (com outros) oficiais passam a marcar presença regular nas reuniões da Câmara seja por convocatória (que pode ser dirigida a individualmente a um determinado ofício quando se trata de debater assuntos que lhe digam directamente respeito, como vimos nas diferentes deliberações sobre os cordoeiros) seja por uma espécie de designação, ainda pouco estudada[1147], que permite a alguns elementos uma assiduidade de assinalar[1148].

21.6. Estatuto sócio-económico dos cordoeiros

De certa forma, essa prática indica-nos que os cordoeiros ocupavam uma posição de algum destaque no tecido sócio-profissional portuense, facto que não deixava de ser reconhecido pelas autoridades. Francisco Ribeiro da Silva enquadra-os mesmo no grupo dos mesteirais mais representados na Câmara durante os séculos XVI e XVII[1149]. No entanto, em matéria de escalonamento social estão atrás dos calafates e carpinteiros, anteriormente analisados, que desempenham um papel mais directo no âmbito da construção e logística navais da cidade. Usando como termo de comparação o rol de privilegiados da cidade em 1538 verificamos que, se os calafates e os carpinteiros da ribeira são contemplados por essa prerrogativa, os cordoeiros não fazem parte da lista[1150].

---

convém a saber: as mais pouquas a dez reaes", acabando por conseguir arrecadar entre 1 100 e 1 200 reais. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 33, fl. 3v.

[1146] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 115, fl. 45.

[1147] Refira-se, como excepção, o excelente contributo para o esclarecimento destas matérias o excelente trabalho de COSTA, Adelaide Lopes Pereira Millan da – *"Vereação e vereadores". O governo do Porto em finais do século XV*. Porto: Arquivo Histórico/Câmara Municipal, 1993, p. 32-36.

[1148] Por exemplo, entre outros, Afonso Bentes, cordoeiro, em 1475 aparece em pelo menos seis reuniões (sem que se refira terem sido tratados assuntos relacionados com a cordoaria – embora isso não queira dizer que eles não foram discutidos). AHMP – *Vereações*, fls. 1, 6v, 12, 12v-13, 18, 21, e João Velho, cordoeiro, que entre Outubro de 1581 e por todo o ano seguinte, comparece pelo menos a cinco; no mesmo livro 4, fls. 170v, 173v-174, 176v, 177v, 195v.

[1149] *O Porto e o seu termo...*, citado, vol. I, p. 201.

[1150] TT – *Cartas missivas*, maço 4, doc. 135, fl. 1. Também não surgem designados como ofício que desfile individualmente nos regimentos da festa do Corpo de Deus antes citados, embora isso possa dever-se à antiga associação que têm com os homens do mar de

Penso que esta aparente menor exuberância em termos sociais não deve ser entendida como desqualificação económica dos seus membros. De um modo geral a sua actividade era bastante valorizada pela procura e, consequentemente, os artefactos que fabricavam eram facilmente vendidos. Além disso, não deixavam de participar no comércio oceânico, retirando dele benefícios.

Tal como foi feito com calafates e carpinteiros navais, examinemos alguma informação contida em procurações, testamentos, dotes de casamento e fianças para verificarmos formas de aquisição de riqueza, de relacionamento com outros grupos sócio-profissionais e de inserção de certos cordoeiros nos esquemas comerciais à sua disposição na época.

Comecemos por notar que, relativamente a calafates e carpinteiros, os homens das cordas revelam uma mobilidade muito mais reduzida, sendo escassos os casos de emigração ou de serviço a bordo dos navios[1151]. Todavia existem.

No ano de 1569, Pedro Fernandes, cordoeiro de Miragaia, juntamente com os seus cunhados e mulheres, fizeram procuração "huns aos outros e os outros aos outros" para a cobrança de fazendas, soldos e legítimas que ficaram de "Pantaliam Pirez defunto que se fallecera himdo pera a Imdia na naao Esperança e camareiro e feitor que foi de Luquas Giralldez"[1152].

Em 1584, Catarina André, viúva de Pedro Fernandes cordoeiro, moradora na "Cordoaria Velha"[1153] passa procuração a seu filho Pedro dos Banhos, clérigo de missa, para que cobre toda a fazenda que ficou de Bartolomeu dos Banhos, irmão

---

Miragaia, saindo juntamente com eles no cortejo. Creio que é este facto, principalmente, a explicar esta ausência do desfile como um corpo (por exemplo, fala-se neles na contribuição que devem dar em cordas para o alçamento dos mastros da festa e para as bandeiras), pois não seriam assim tão poucos como isso. Em 1440 aparecem seis "e outros" na Vereação, representando os restantes cordoeiros da cidade, AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 152. Em 1557, numa única 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 (como vimos, havia mais em Miragaia). Em 1598, noutras duas transacções de venda de esparto, estão oito, ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 115, fls. 22-23 e 45. Por fim, no século XVIII, conforme informação de Rebelo da Costa, que tratou de descrever a fábrica da cordoaria, esse número ultrapassava os cem (*o. c.*, p. 276).

[1151] Se bem que só com um levantamento sistemático da composição dos contingentes de emigração possamos fazer afirmações consistentes levanto, ainda assim, a hipótese de os cordoeiros terem uma actividade suficientemente remunerada que lhes permitisse, de um modo geral, conseguir localmente os rendimentos de que necessitavam evitando assim o recurso à instalação no ultramar para conseguir melhorar o seu nível de vida.

[1152] 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.

[1153] É a primeira vez que se utiliza esta expressão nos documentos, embora, muito para além desta data, predomine a designação "Cordoaria de Baixo".

deste, o qual esteve na Índia "avya anos" e que "vindo o ano pasado da dicta Imdia se fallecera na ilha de Santa Yllena"[1154].

Também será de considerar alguma ligação entre Gregório Duarte, cordoeiro, e mareantes de Matosinhos estantes nas Índias de Castela por volta de 1590[1155].

Na questão da mobilidade devemos considerar também a que se exerce a nível interno e, mesmo, a curta distância. Se bem que se trate apenas de um exemplo, ele pode ser significativo para se perceber a importância desta arte, dos seus oficiais e dos produtos que fabricavam, nos ambientes marítimos dos arredores do Porto. Em 1511, apesar dos impedimentos ao trânsito impostos em Vila do Conde por razão da peste que grassava no Porto, é autorizada a João Tomé, cordoeiro da cidade, a entrada na vila, "alegando-se a grande necessidade do seu ofício"[1156].

A ligação estreita com os mareantes é uma das matrizes mais vincadas na estruturação deste grupo profissional portuense. Facilitada desde muito cedo pela vizinhança entre os dois grupos em Miragaia, acentuou-se com a integração na confraria de S. Pedro, resistiu a esporádicos conflitos surgidos na gestão confraternal e no descontentamento pela qualidade das cordas, e prolongou-se para além da transferência dos cordoeiros para o Campo do Olival. A este propósito, os dotes de casamento são bastante esclarecedores, confirmando as indicações fornecidas pela generalidade da documentação.

Em Setembro de 1573, foi concertado o casamento de Francisca Fernandes, filha do já nosso conhecido Pedro Fernandes, cordoeiro e de Catarina André, moradores na rua da Cordoaria de Miragaia, com Francisco Dias, mareante de Matosinhos. Na ocasião, para além de prometerem dar em dote cem mil reais em dinheiro de contado, os pais da noiva "mais se hobriguaram lhes fazerem a sua custa na dicta rua da Cordoarya hũas casas sobradadas de hum sobrado comviniente pera elles noyvos viverem hou lhas comprarem a sua custa delles dotadores". Estas casas seriam entregues no prazo de oito anos a contar da feitura deste dote mas, enquanto não estivessem prontas, "hobriguavam-se a paguarem a elles noyvos ho alluguer em cada hum ano doutras casas em que elles noyvos vivam na dicta rua ate ho dicto tenpo de oyto anos". Além disso, os dotadores comprometiam-se a dar à

[1154] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 76, fls. 68v-69.

[1155] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 99, fl. 31. Veja-se este mesmo exemplo adiante, na altura de falar das fianças.

[1156] POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, p. 324. Juntando a esta indicação os dados já referidos (aos quais voltarei na altura de falar do comércio dos materiais de construção) sobre as vendas de cordas para mestres e navios de Vila do Conde, creio que esses dados respondem, pelo menos nalguma parte, à interrogação lançada por esta investigadora sobre a proveniência do cordame e enxárcia usados nos navios vilacondenses de Quinhentos (p. 324-325).

filha "seus vistidos e suas camas de roupa e pertenças de casa todo asy e da maneira que se custuma ha dar ha semelhantes pesoas"[1157].

Em Agosto de 1577, foi acertado o dote de Isabel Pinta. Na altura, 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, para o seu casamento com Jácome de Sousa mareante de Miragaia[1158].

Em Novembro de 1589, nas casas de António Gonçalves o Velho, cordoeiro do Olival, casado com Maria Gonçalves, é lavrado o dote de Madalena Álvares, filha deles, "contratada para casar" com Francisco de Bairros, mareante de Miragaia. Aos noivos prometeram-se 50 mil reais em dinheiro para além de diversa roupa, entre a qual se destacam duas saias e cobertores de Castela e hũa toalha verde e outra toalha pera o espelho", mesas e cadeiras para a sua casa[1159]. O valor do dote foi abonado por António Gonçalves, cordoeiro, irmão da noiva[1160].

A relação entre cordoeiros e mareantes é visível no testamento da antes referida 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 de homens do mar) conhecida desde o século XV[1161]. Esta Maria Gonçalves e também Eva Afonso, na última parte do século, constituem exemplos claros da importância do elemento feminino (no trabalho e na comercialização dos artefactos produzidos) na cordoaria. 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"[1162].

[1157] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 47, fl. 76. Atente-se também noutra realidade habitual na sociedade de mar do Porto e arredores deste tempo: a transferência, por casamento, de mareantes para outros lugares marítimos.

[1158] O dote fez-se 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 deste mesmo 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, neste tempo. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 59, fl. 173v.

[1159] Peças reveladoras de evolução relativamente a aspectos da civilização material e que podem ser conferidos em muitos documentos deste género. O contacto comercial com diversas regiões do comércio mundial faz com que o recheio das casas de muitos portuenses dos séculos XV e XVI (sem estarmos a falar de grandes mercadores) seja muito mais rico e diversificado do que normalmente se julga.

[1160] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 95, fls. 68v-69.

[1161] Em 1512, juntamente com Álvaro Pires, foi nomeado um João Gonçalves Bentes como examinador dos novos cordoeiros e fiscal da qualidade das cordas. AHMP – *Vereações*, liv. 8, fls. 45v-46v. Apesar do lapso temporal entre as duas referências ser considerável, não excluo a hipótese de se tratar do mesmo (que seria então náutico e cordoeiro).

[1162] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 33, fls. 3-4.

A outro nível, a mesma estreita ligação com o arrabalde ribeirinho, com as origens, pode ser observada no testamento de André Pinto, cordoeiro, "morador no Campo da Cordoaria que he pegado com ha irmida de San Sebastiam de fora da porta do Olivall junto dos muros desta cidade" o qual, em 1570, manifesta o desejo de ser enterrado na igreja de S. Pedro de Miragaia[1163]. Além disso, o prestígio deste oficial pode ser comprovado pela qualidade dos que estão incumbidos de o acompanhar até à derradeira morada: irmãos da confraria da Misericórdia, clérigos de S. Pedro, de S. Domingos e de S. Francisco. Também pela constituição do seu pessoal doméstico, onde havia pelo menos dois escravos os quais, de acordo com uma prática social enraizada, seriam libertados e dotados após o seu passamento[1164]. Quanto aos "aparelhos de seu oficio", ficariam em herança para o seu neto Pantalião[1165], encarregado de prosseguir o negócio familiar.

Divididos entre o apelo do mar, atitude subentendida nas alianças familiares concretizadas junto de mestres, pilotos e mareantes, e o trabalho da oficina, os cordoeiros demonstram no entanto, e como já fiz notar, menor interesse na emigração[1166]. Mesmo assim, não deixam de investir os frutos do seu trabalho em sectores fora do âmbito da sua actividade, embora fazendo-o localmente e, de modo geral, em domínios menos arriscados. Por exemplo, na compra ou aforamento de imóveis, no comércio de vinhos e na arrematação de rendas de instituições da cidade.

No ano de 1568, umas casas-torre da Porta do Olival mudam de dono. Beatriz Pires, viúva de Gonçalo Fernandes, cordoeiro doa-as a Bento Gonçalves, seu filho, também cordoeiro, esperando que, em paga disso, ele a possa "curar e alimentar por ja ser de muita idade e ja não poder trabalhar"[1167].

O comércio de vinhos rendia dividendos no Porto de Quinhentos. Logo em 1501, vemos André Afonso, cordoeiro, associado a Fernando Afonso, da Porta Nova,

---

[1163] Como já foi dito, na cova onde está a sua mãe Isabel Luís, que tinha na campa uma roda de cordoeiro esculpida.

[1164] Sebastião, a quem deixava "hua capa preta usada", e Clara; estes, seriam "forros e livres" e ainda receberiam uma casa térrea que ele possuía na Cordoaria. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 33, fls. 70-72. Diga-se que a sua escrava Clara vivia na sua casa do Campo do Olival pelo menos desde 1558. No dia 10 de Janeiro desse ano, André Pinto foi obrigado a justificar-se perante Afonso Pires, mareante, que acusava essa mesma escrava de ter "injuriado" Catarina Lopes sua mulher. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 15, fl. 68v.

[1165] Juntamente com "todos os seus vistidos".

[1166] Destoando, em certa medida, da generalidade dos seus conterrâneos que "se fizeram aos navios largando as outras actividades: as artes mecânicas". Veja-se OLIVEIRA, Aurélio de – *Nos rumos da modernidade...*, citado, p. 191.

[1167] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 25, fls. 123v-124.

interessados na importação de "vinhos vermelhos pela foz" aproveitando facilidades concedidas pelo rei a quem o pretendesse fazer[1168].

O interesse no sector vinícola por parte destes elementos, agregando-se a um grande número de vendedores e regatães de variada extracção social surgidos durante o século XVI, prosseguiu. A fechar a centúria registe-se o caso de Gaspar Fernandes, cordoeiro, morador na rua da Ponte de S. Domingos (uma artéria onde habitavam alguns dos maiores comerciantes do Porto de então), que declarava ter na sua loja da rua da Biquinha trinta pipas de vinho pertencentes a Manuel Cerveira[1169].

Este cordoeiro já há algum tempo que dava prova de certo desafogo económico. Em 1596 encontrámo-lo a bordo do galeão *S. João*, propriedade do balio de Leça, que aí estava presente, a contratar a compra de umas casas-torre que eram estalagem localizadas na praça da Ribeira (senhorio da Câmara) por 150 mil reais já pagos[1170].

Poucos anos depois, em 1600, o mesmo Gaspar Fernandes, juntamente com Domingos Henriques, mercador, 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[1171].

21.7. Considerações finais

Até ao final dos anos oitenta do século XVIII, a cordoaria do Olival manteve-se como a grande fornecedora da frota da cidade, fazendo a fortuna dos que nela trabalhavam. Ao que parece, cerca de 200 operários-cordoeiros, conforme informação industrial de 1786[1172]. O interesse nesta actividade mantinha-se a bom

---

[1168] Todavia, neste campo, o investimento até seria algo arriscado dada 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 desta centúria, provocando uma série de protestos e de exposições para a corte. Neste caso concreto, André Afonso e Fernando Afonso foram instados a pagar sisa e só depois de muitas trocas de argumentos e explicações a cidade perdoou-lhes esse pagamento "vista a sua inorancia". AHMP – *Vereações*, liv. 7, fls. 89 e 90.

[1169] Em 1 de Agosto de 1600; ADP – *Po 4º*, 1ª série, liv. 1, fl. 217.

[1170] Pagavam 1 500 reais por ano de foro à Câmara do Porto. Trata-se da divisão de uma propriedade. O foro total das casas era de 2 100 reais por ano; no entanto, acertou-se o tributo referido "porquanto a casa do arquo que entesta com a rua dos Cubertos dos Barbeyros ha-de paguar o mais porquanto nam entra nesta venda". ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 110, fl. 127.

[1171] Em muitos casos, este tipo de fiança quer dizer sociedade. ADP – *Po 4º*, 1ª série, liv. 1, fls. 133-136.

[1172] Ver 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. Este autor evoca e comenta outra passagem, demonstrativa da importância desta actividade: " [...] existe na Cidade uma Cordoaria em grande manufactura onde se fabrica grande quantidade de cabos, amarras, «viradouros», fio de nela, cabos de massa, e «calabruliados» para a marinha e navegação, cordas de esparto

nível, chegando mesmo a registar-se episódios de verdadeira espionagem industrial no sentido de a desenvolver[1173]. Mas essa prosperidade não duraria muito mais tempo. A concorrência externa, cada vez mais agressiva, haveria de acarretar a decadência da actividade nacional, nela se incluindo a portuense, incapaz de acompanhar a qualidade e os preços oferecidos pelas indústrias e comerciantes estrangeiros[1174]. E de responder a outros contextos tais como a menor procura pela fábrica naval nacional, a despromoção social do ofício por menor utilidade pública e contextos gerais de inflação e não acompanhamento das novas técnicas. Cronistas da cidade como Rebelo da Costa ou Sousa Reis assistiram a diferentes fases desse processo e avançaram com justificações que variavam entre "a sagacidade do comércio russiano" e a liberdade que era concedida à circulação dos seus artefactos, até ao descuido puro e simples dos cordoeiros da urbe "e talvez a sua ambição"[1175]. 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

---

e de linho que em grande quantidade se exportam também para todo o reino e para as Américas". *O. c.*, p. 292.

[1173] Em 1789 Rebelo da Costa escrevia que 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 pois, tal como Rebelo da Costa, Sousa Reis conta-nos que "teve se em tal consideraçaõ este Portuense, que foi chamado à Corte por ordem do Ministro para certas averiguações d'utilidade publica sobre o mesmo assumpto, vistos os desejos que elle despois realizou durante a sua administração d'estabellecer ali huma fabrica de massame" (*o. c.*, p. 223).

[1174] Situação que já se temia em memórias industriais setecentistas e oitocentistas publicadas por Aurélio de Oliveira: "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.

[1175] 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 russiano 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 fabricaçaõ deste mester, taõ necessario a huma praça commercial com porto de mar, como o desta Cidade, mereceo no principio do seu estabelecimento toda a protecçaõ das auctoridades, e entaõ grandes beneficios e favores lhe concederaõ, porem a carestia do linho, o acrescimo dos jornaes e finalmente o descuido dos mestres cordoeiros, e talvez a sua ambiçaõ, faziaõ com que a sua obra fosse taõ imprefeita, que os maritimos armadores preferiraõ para as suas embarcaçoens cabos e cordas vindas do estrangeiro" (*o. c.*, p. 123).

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

Na generalidade, desconhecemos o peso dos materiais para a construção naval produzidos no termo da cidade, das quantidades que eram adquiridas no resto do reino e a proporção das que vinham do exterior; quais eram os mercados preferenciais, os circuitos estabelecidos, as práticas mercantis utilizadas e o ritmo de entrega desses artigos. Teremos também de reconhecer que há outras questões de fundo, sobre as quais estamos ainda mal informados, que determinariam e condicionariam esses fluxos comerciais. Uma delas, porventura das mais significativas, consiste no esclarecimento da dimensão dos estaleiros e na sua capacidade de mobilização de recursos daquele tipo. É que, falar de um estaleiro que resume a sua actividade ao abastecimento e reparação de navios para uma comunidade autóctone, reduzida, é substancialmente diferente de falar de um outro, cujo labor se estende muito para além dessa ligação ao mercado local. Enquanto não se consolidou o parque naval do Ouro, não houve no Porto um estaleiro exclusiva ou predominantemente régio capaz de estimular vigorosamente o sector. Os elementos observados até aqui não nos permitem esclarecer a relativa indefinição do estatuto do estaleiro de Miragaia e, pelos dados disponíveis, parece que durante um certo tempo não se registaram encomendas estatais de barcos, ou estas apenas aconteceram esporadicamente, factos que terão impedido, mais cedo, a elevação dos níveis de produtividade e o consequente aumento das necessidades de materiais. A existência de uma estrutura onde entrariam capitais de natureza estatal, organizada de molde a poder fabricar navios para o rei e para os particulares, regularmente, por empreitada ou contrato, implicaria, por certo, a consolidação de correntes comerciais que garantissem os meios requeridos, também elas regulares, com origem predominantemente fora do reino. O que era regra pois, como sabemos, a produção nacional de matérias-primas, componentes e apetrechos navais, apesar de existente, não conseguia garantir o abastecimento requerido para o normal funcionamento dos estaleiros nacionais.

Embora colocando a tónica nas madeiras, assunto que também nos interessará, Charles R. Boxer, descreve com clareza este cenário: "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"[1176].

Conforme se viu, e se analisará mais detalhadamente, essa profunda insuficiência pode ser conferida na amplitude dos circuitos internacionais de abastecimento de matérias-primas para alimentação da cordoaria nacional, exemplo que elegerei como paradigmático deste processo, embora acreditando também que haverá casos, como o das madeiras, onde será preciso matizar afirmações como esta de Boxer.

É complicado perceber como seria o movimento de mercadorias e, por exemplo, de madeiras, em direcção aos estaleiros. Voltando à informação camarária sobre a grande oscilação do volume dos assentos de navios, variando de "muitos a nenhuns" conforme os anos, a atitude que se impõe é a de relativizar essa movimentação, sobretudo porque não se consegue determinar com exactidão de que estaleiro se estava a falar e em que moldes se fazia a distribuição dos materiais por cada um deles[1177]. Porém, havia movimento. Irregular nas quantidades e qualidades de artigos comprados, dependente, nalguns casos, dos ritmos do restante trato comercial, em particular antes do último quartel do século XVI, mas constante e cada vez mais intenso desde esse período.

Esses ritmos seriam forçosamente diferentes, conforme a natureza da procura e das conjunturas que a condicionavam. No caso da procura exclusiva para a frota local, mais limitada, as compras de material eram concretizadas, habitualmente, pelos directamente interessados, armadores ou mestres, a nível individual, para a construção de novas unidades ou para manutenção das existentes. Mas o comércio gerado nessa procura, não deixou, por outro lado, a seu tempo, de atrair mercadores da urbe empenhados em investir e retirar vantagens na compra e venda de apetrechos dentro e fora de Portugal. Mais tarde, quando os agenciadores do Entre Douro e Minho conseguiram arrebatar os contratos de fornecimento de galeões à Coroa e recorreram ao Ouro para os concretizar, havia já correntes estabelecidas e experimentadas, capazes de assegurar sem grandes sobressaltos a execução dos projectos. Até antes as havia. A rede portuense de comércio era bastante diversificada na Idade Média. Uma das vantagens comerciais da cidade radicará na relativa eficácia com que desenvolve os seus contactos junto de mercados distintos,

---

[1176] 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.

[1177] Pelo que atrás foi exposto, pode ser errado, na segunda metade do século XVI, falar em mais do que um estaleiro no Porto. Contudo, dado o facto de se manter a construção naval em Miragaia (mesmo que o estaleiro já não existisse), utilizo esta designação por maior facilidade na exposição dos assuntos.

complementares, do norte ao sul da Europa. Mercados, fornecedores, agentes e negócios que se vão consolidando, alternando ou substituindo, conforme as dinâmicas que vão pautando a prática mercantil. Em tal quadro alargado de participação, corriam mercadorias de interesse para a indústria naval. Os diplomas medievos, reguladores do trato, não deixarão de plasmar esta realidade. Já os veremos.

22.1. Os movimentos comerciais

Por toda esta questão do envolvimento comercial em torno da aquisição de mercadorias para a construção naval perpassa, novamente, o problema incontornável das insuficiências documentais. As transacções de matérias-primas e aprestos navais, principalmente quando efectuadas por capitalistas interessados em investir nesta área, deixariam marcas nos registos fiscais[1178]. Sabendo-se da inexistência de escrita mercantil e da perda do grosso da documentação alfandegária do Porto, haveria que recorrer a alternativas: por exemplo, à contabilidade mantida pelo Cabido, entidade participante na cobrança de direitos comerciais na urbe, que a registava, já o sabemos, nos livros chamados da redízima. Ora, como tenho vindo a lembrar, só possuímos livros da redízima a partir do ano de 1573, facto que nos impede de conhecer quase na totalidade o que se passava neste domínio antes desta data.

Subsistem, ainda, outras precisões a ter em mente. Quanto ao alegado interesse dos capitalistas neste trato, teremos de equacionar o seu posicionamento nesta área comercial, levando em linha de conta o enquadramento jurídico antes e depois de 1571[1179] no tocante à política de importações destes materiais. Conforme vimos atempadamente, na legislação aprovada entre os séculos XV e XVI (em particular, até aquela data de 1571) considerava-se isento um alargado leque de artigos que incluía todos os aprestos e materiais destinados à construção de embarcações, comprados dentro e fora do reino. Portanto, salvo excepções, esses negócios correriam por conta dos próprios armadores interessados, não se justificando, pelo menos aparentemente, o investimento nesse sector, nessas condições pouco atractivas, por parte de comerciantes estranhos ao mundo do transporte marítimo. Pelo menos a partir de 1571, com a inclusão destes artigos no regime geral de

---

[1178] Assim como, a partir de 1571, as compras dos mesmos artigos por gentes do mar cujas isenções cessaram a nessa data, quando D. Sebastião alargou os incentivos a barcos de pequena tonelagem. Desde então, os mestres e armadores eram obrigados a declará-los e a satisfazer direitos, que seriam assentados em livro, promovendo-se, assim, o efectivo registo destas transacções que, contudo, já era obrigatório por outras razões antes dessa data.

[1179] Ou talvez ainda antes pois há referências a um alvará de 1557, desconhecido.

importações, sujeitos, portanto, ao pagamento de taxas alfandegárias e entrando paulatinamente nos trâmites normais do comércio, será possível admitir a participação de mercadores nesse trato. Ainda assim, em paralelo com a intervenção directa dos homens do mar, donos de navios, e, possivelmente, aplicando preferencialmente os seus capitais em mercadorias que já lhes interessariam, de alguma forma, antes da década de setenta[1180]. Esta precisão, apesar de vaga, deve ser sempre tida em consideração: o interesse dos mercadores neste trato pode ser amplificado pela legislação. Mas ele adivinhava-se a partir do momento em que houve uma conjuntura propícia ao investimento e ao lucro. Ora, no Porto, esta começou a perceber-se a partir do momento, algures na segunda metade do século XVI, em que o rei trata de encaminhar muitos dos pedidos de navios para os estaleiros portuenses, potenciando uma situação favorável que não deixaria de ser aproveitada com alguma prontidão por quem tinha capacidade económica para o fazer.

Voltemos aos problemas com os documentos. Tudo o que se disse nos parágrafos precendentes não justifica os silêncios documentais e a falta, pura e simples, de livros de registo. Apesar do alargado espectro de isenção, todos aqueles que se envolvessem na compra destes artigos, eram obrigados a manifestá-los: "E com comdyção que todalas 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 fazemdo asy paguarom a dizyma emteiramemte e ysto se hapreguoara nos luguares das ditas allfamdeguas e se fara asemtodo dito preguão pera despois não poderem aleguar inorãocia"[1181].

A obrigação acima transcrita encontra-se no arrendamento das alfândegas de Entre Douro e Minho, Aveiro e Buarcos, de 1559 a 1562. E encontra-se em todos os outros, feitos antes e depois deste. Possivelmente haveria livros onde os rendeiros apontavam estas transacções. Contudo, desapareceram e, com isso, perdeu-se a possibilidade de acompanharmos os desenvolvimentos desta matéria. Até porque nem há, para todo o século XVI, qualquer coisa que se pareça com mapas de

---

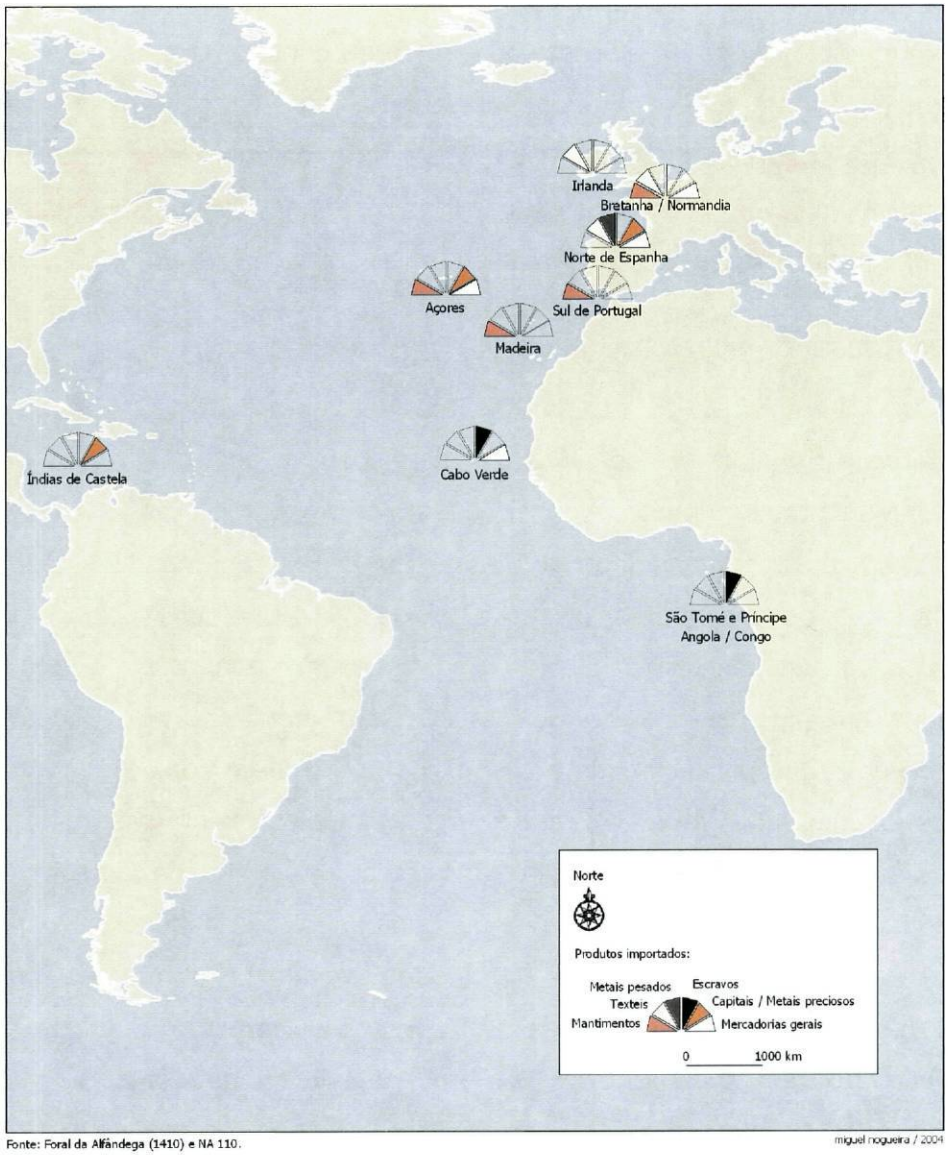
[1180] Tais como os produtos de (ou para a) cordoaria. Talvez seja possível encontrarmos adaptações das estratégias comerciais da parte de alguns mercadores, procurando beneficiar das alterações legais impostas pelo diploma de 1571. Tentar-se-á detectar essa realidade ainda neste capítulo.

[1181] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0006, fl. 329v.

movimentos gerais da alfândega portuense. Ficamo-nos, assim, pela alternativa representada pelos livros da redízima do Cabido que, repito, só existem desde 1573 e com muitas falhas até final da centúria (apenas sete anos cobertos). De qualquer forma, ajudam-nos a perceber algumas facetas do fenómeno e a acompanhar certos casos individuais. Para contrapor a esta fonte, temos apenas algumas notícias dispersas, fornecidas pelos livros notariais e pelas vereações, e um grande silêncio.

22.2. Os mercados abastecedores

Desde os anos iniciais do século XV, até aos derradeiros do século XVI, a documentação existente vai denunciando alterações na geografia dos espaços de abastecimento destes materiais à construção naval da cidade. Não é de admirar. Os eixos comerciais e a intensidade dos contactos acompanham a formação de um mercado local, as conjunturas vividas e as opções adoptadas pela comunidade mercantil. Alguma desta variabilidade pode ser acompanhada em documentos produzidos em diversos momentos, destinados a regular a vida económica da cidade ou das suas instituições tutelares do comércio, bem como nos registos dos impostos devidos pelos mercadores. Embora limitados na informação pelo carácter generalista que alguns patenteiam, diplomas como o regimento da Alfândega (1410), o foral manuelino (1517), alguns regulamentos, correspondência e processos relativos ao funcionamento da mesma Alfândega (produzidos durante os séculos XV e XVI), bem como os manifestos da redízima (do derradeiro quartel da centúria) possibilitam-nos conhecer parte da evolução sentida na geografia dos mercados onde o Porto se abastecia.



Mapa 5 – Pauta da Alfândega do Porto (séculos XV e XVI)

O foral/regimento da Alfândega de 1410 releva duas grandes áreas de contacto: a faixa norte da Península Ibérica e a zona do Canal da Mancha, até à Irlanda. No primeiro caso, são abrangidos os portos da Biscaia, Castela e Galiza, "des fonte Rabia ataa o Río do mynho". Desse espaço chegam os seguintes produtos, interessantes à construção naval: breu, resina, madeiras e "lonas para treus". E, como sabemos, fortíssimas quantidades de ferro, nas suas diferentes formas. No segundo caso, os contactos incidem na França, Inglaterra e Irlanda, de onde chega 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*] guarniçõões e aparelhos[1182].

[1182] *Descobrimentos portugueses...*, citado, vol. I, p. 225-226.

Destinado a confirmar os costumes e "husos antigos" do "almazem" régio da cidade e atalhar as contendas entre os mercadores e os almoxarifes e "recadadores" sobre a cobrança de direitos, este documento enumera regiões que se apresentavam como destinos preferenciais dos agentes de comércio do Porto durante a Idade Média. Ainda antes do século XIV, navios e mercadores do Porto partiam rumo ao Norte, atraídos pelo dinamismo do eixo França-Inglaterra, como anteriormente foi lembrado[1183]. Os mais prestigiados entre os comerciantes do Porto, eram aqueles que tratavam com a França, aqueles à custa dos quais se mantinha a mais importante frota da cidade. Assim, esta listagem de centros abastecedores, de certa forma, reproduz uma realidade secular, em vias de uma certa transformação. Assinale-se, ainda assim, a exclusão da Flandres, destino já amplamente frequentado pela navegação portuense e que, a breve trecho, suplantará todos os outros[1184]. O mesmo se poderá dizer do Báltico, cada vez mais importante à medida que avança do século de Quinhentos.

No início do século XVI, os espaços fundamentais de referência do comércio portuense eram outros. Embora o foral novo, aprovado por D. Manuel em 1517, retome as mesmas referências geográficas constantes do regimento anterior[1185], o grosso da documentação comercial da cidade aponta para modificações que têm a ver com a eleição da Flandres como rumo privilegiado dos seus navios e agentes comerciais. Ainda assim, há uma pequena diferença explícita a assinalar neste

---

[1183] Na parte relativa às taracenas da Ribeira.

[1184] Ainda assim, creio ser significativa esta exclusão. Porém, em meados do século XV, a documentação dos mareantes da confraria de S. Pedro de Miragaia amplia esses horizontes marítimos, surgindo já a Flandres no primeiro lugar de uma listagem de destinos frequentados pelos seus navios que analisarei no lugar oportuno. Ver APSPM – liv. 1, fl. 17v. Ver mapa 10 (rotas comerciais) onde se pode estabelecer alguma relação entre estas matérias. Mas importa, desde já, alertar para a necessidade de ter em conta o destaque que era dado (sobretudo no período medieval) às rotas marítimas direccionadas para França e Ilhas Britânicas, à semelhança do que acontecia com os armadores de outros centros portuários da região. Ainda no início do século XVI, as viagens efectuadas por náuticos de Vila do Conde para estas zonas suplantavam largamente as que eram organizadas para a Flandres. Sobre este assunto, ver PEREIRA, João Cordeiro – *Para a história das alfândegas em Portugal...*, citado, especialmente a segunda parte desta obra ("Tráfego internacional"), p. 95 e seguintes.

[1185] O que não é de admirar pois a prática legislativa retoma, diversas vezes, matéria já aprovada anteriormente, retificando-a apenas. Além disso, já foi várias vezes afirmado o carácter pouco inovador dos forais manuelinos que, na maior parte dos casos, se limitam a transformar um corpo normativo de carácter municipal antigo numa simples enumeração de tributos a satisfazer. Ver DUARTE, Luís Miguel – *Nova leitura dos forais manuelinos*, comunicação apresentada ao II Congresso Internacional de Guimarães, 2002 (actas no prelo).

diploma: enquanto o regimento de 1410 definia o rio Minho como limite da região isenta, agora esta prolonga-se até ao rio Douro[1186].

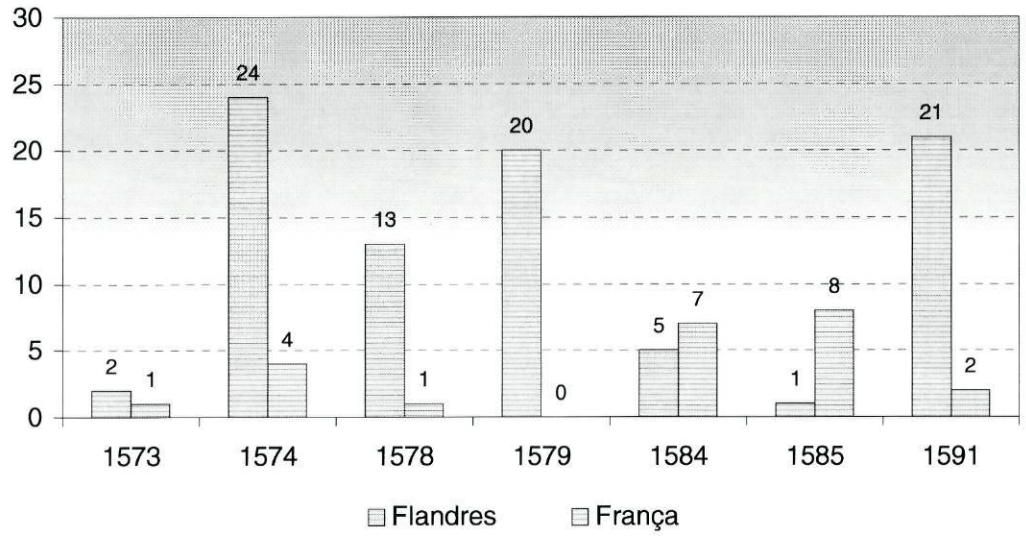
O espaço flamengo domina agora nas relações da cidade. A diversidade de empreendimentos, a profundidade dos contactos entre mercadores e o sortido de mercadorias à disposição, produzidas localmente ou redistribuídas a partir daí, fazem dele o principal mercado de referência do Porto. Com altos e baixos seguramente explicados pelas conjunturas políticas que o marcaram a partir da segunda metade do século XVI[1187], assume particular relevo no envio de materias para a construção naval portuguesa nas décadas finais da centúria, cumprindo a sua função de importante mercado redistribuidor de matérias-primas, provenientes do Báltico, Alemanha e Inglaterra[1188]. No gráfico seguinte, podemos acompanhar as linhas gerais de importação de materiais da Flandres, através da evolução dos manifestos da redízima introduzindo-lhe, apenas como termo de comparação, o caso das importações francesas[1189]. Individualizado, este gráfico apenas nos esclarece sobre estes casos particulares, o que se justifica apenas pela importância que estas zonas têm para o abastecimento do Porto neste campo – e para verificarmos as citadas variações, sobretudo desde finais da década de setenta. No entanto, ele deverá ser comparado com os gráficos 10 e 11 para que a percepção sobre as importações e as variações de mercados sejam mais visíveis.

[1186] " [...] des de fonte Rabia atee o dito Ryo do doyro e foz na çidade". Consulte-se o foral novo da cidade do Porto 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/l: Edição do Autor, 1969, p. 3.

[1187] Cite-se, por agora, PARKER, Geoffrey – *España y la rebelión de Flandes*. Madrid: Editorial Nerea, 1989 (1ª edição em língua inglesa, 1975).

[1188] Idem. *Ibidem*, p. 27.

[1189] Importa dizer que os dados sobre os quais foi construído este gráfico estão sujeitos a revisões. Todos os anos tratados contêm uma larga percentagem de manifestos sem qualquer indicação de proveniência.



Fonte: ADP – Cabido, livs. 106-113

Gráfico 9 – Importação de materiais de construção naval da Flandres e França

No geral, encontramos uma presença constante, e elevada, das mercadorias procedentes da Flandres. As excepções mais visíveis a este quadro registam-se em 1573 (apenas dois manifestos[1190]) e no biénio 1584-1585 (respectivamente, cinco e um). Dado corresponderem a momentos complicados da história política da região, será possível atribuir essas quebras a uma redução da navegação portuguesa nessas rotas[1191]. Esta diminuição parece ter sido compensada por um franco aumento dos contactos com agentes de navegação franceses (nos anos oitenta) que reforçam a sua presença no mercado portuense, já conhecida anteriormente. Insista-se no facto de as referências à Flandres na década de noventa deverem ser traduzidas, maioritariamente, por envios do Báltico, agrupados frequentemente nesta designação tradicional.

Para além da Flandres, zona comercial alargada e, apesar das quebras pontuais, dominante em relação a todas as outras, constata-se a dilatação de mercados fornecedores, abrangendo portos e regiões, dentro e fora do reino, num movimento

---

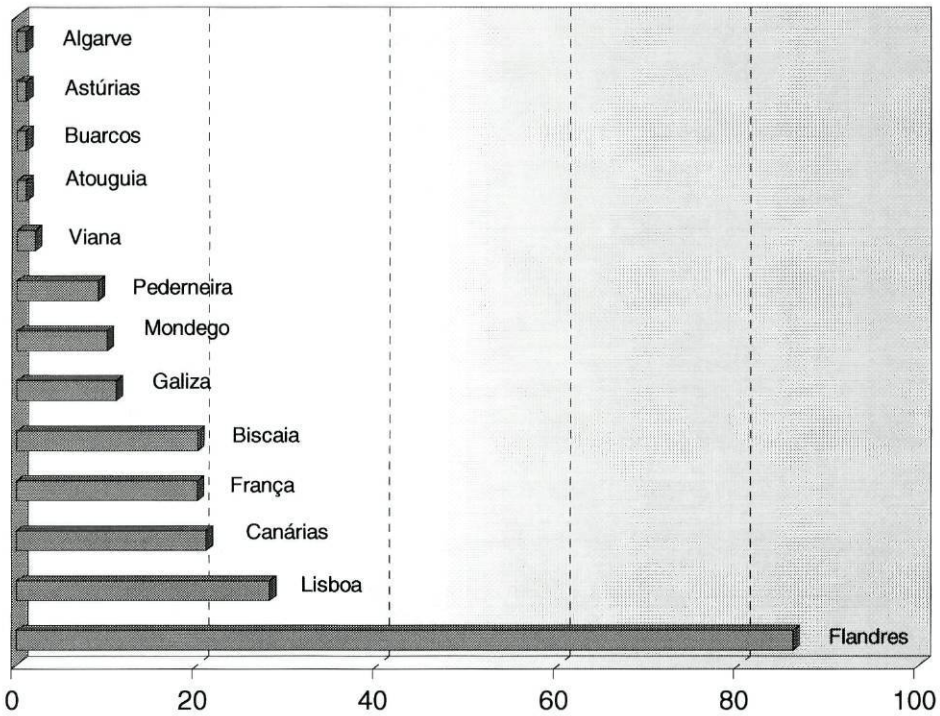
[1190] Embora neste ano, num total de cem, na esmagadora maioria destes registos (setenta e dois) não é possível identificar a proveniência das mercadorias importadas.

[1191] Situação prevista, como se verá, nos fretamentos de navios contratados no Porto. Entre 1569 e 1576 registou-se a segunda revolta da Flandres, e um dos factos que a marcou foi o desenvolvimento da actividade pirática dos célebres "mendigos do mar" flamengos, perturbando fortemente as rotas marítimas de acesso à região; por outro lado, já no processo que conduziu à independência das Províncias Unidas, a década de oitenta conheceu momentos de particular tensão. Sobre estes assuntos ver PARKER, Geoffrey – *o. c.*, respectivamente, p. 120 e 249.

que se prolongará pelos séculos seguintes[1192]. Esta ampliação parte de uma base tradicional, uma espécie de "carteira de contactos" que o Porto mantinha com centros como a França (especialmente notórios com a Bretanha, mas estendendo-se a outros centros costeiros da Gasconha, Poitou e Normandia), a zona norte da Península Ibérica (reforçando-se as relações com região cantábrica e o País Basco) e o sul da mesma Península (Andaluzia e portos da coroa de Aragão como Alicante e Valência), acrescentando-se-lhe novos interlocutores como as Canárias[1193], que compensam o desaparecimento (ou, quando muito, a enorme quebra) do Mediterrâneo aragonês/italiano. Assim, no mesmo espaço cronológico abrangido pelos registos da redízima (1573-1591), detectamos envios de mercadorias de outras doze áreas económicas (sete do reino e cinco do estrangeiro), com peso desigual: oscilam entre um único manifesto de materiais provenientes de Buarcos e os vinte e oito de Lisboa, no caso português, e entre apenas um das Astúrias e vinte e um das Canárias, no que se refere às compras feitas no estrangeiro.

[1192] Sobre este assunto, e em relação às importações de materiais que interessam à construção naval portuense, ver LEÃO, Manuel – *A construção naval...*, citado, p. 8; SILVA, Francisco Ribeiro da – *O Porto e o seu termo...*, citado, vol. I, p. 120-121. Consulte-se também 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 (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).

[1193] Verificaremos como estas relações se foram alterando. O caso mais flagrante, relativamente ao quadro de contactos anteriormente estabelecidos, encontra-se no comércio com a Inglaterra, que se processa no século XVI de forma substancialmente diferente.

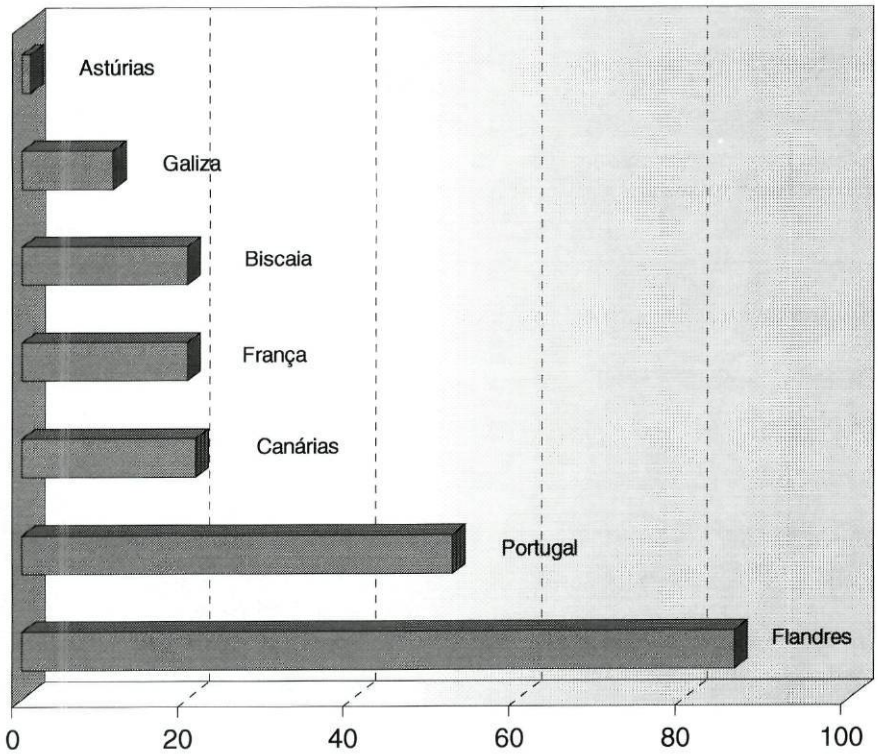


Fonte: toda a documentação consultada nesta dissertação

Gráfico 10 - Proveniência dos materiais (1)

Esclareça-se que os intervalos dos registos variam entre um único manifesto (o já referido das Astúrias, ou o de Buarcos) e oitenta e seis, da Flandres. Não foram incluídos os 190 sem indicação de proveniência dos materiais que, a serem conhecidas, certamente influenciariam os resultados. Ainda assim, entendi apresentar este gráfico pois o enunciado dos lugares oferece um conjunto muito fiel dos centros abastecedores dos estaleiros portuenses em Quinhentos, apesar de alguns outros estarem ocultos pela designação "Flandres". Por exemplo, os nórdicos e bálticos. Além disso, quando confrontado com elementos oriundos de outras fontes, e de cronologias diferenciadas, alerta-nos para o facto de não devermos "deixar" que seja a redízima a determinar o peso específico de cada centro abastecedor. Um exemplo: as Astúrias, região já já aqui individualizada, é representada apenas num caso nesta fonte, enquanto que nos livros das visitas sanitárias às embarcações aparece como um dos fornecedores mais assíduo na última década do século[1194].

[1194] Fornecendo madeiras (para a construção naval e para a tanoaria) ao Porto e a Lisboa. Tornarei a falar desta temática.



Fonte: toda a documentação consultada nesta dissertação

Gráfico 11 – Proveniência dos materiais (2)

Agrupando os elementos conhecidos, destaque-se a posição portuguesa, no segundo lugar da lista. Importa, no entanto, perceber que alguns centros fornecedores nacionais (casos de Lisboa, a nível geral, e alguns portos da zona centro) são também, em certos casos, redistribuidores de materiais que vêm do estrangeiro. O leque das importações é amplo, abrangendo todo o tipo de materiais necessários à fábrica dos diversos tipos de navios, desde os tabuados, madeiras 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 o cordame[1195].

Venho falando das limitações documentais e dos constrangimentos que elas provocam na análise destes assuntos antes do último quartel do século XVI. Para esse período, apenas nos resta trabalhar sobre meras indicações que nos vão

[1195] Dada a impossibilidade de determinar se seriam sempre para aplicar na construção naval, ficaram de fora desta listagem produtos como o ferro (este será objecto de tratamento individualizado noutro lugar), a casca, a cal, o chumbo (estes dois, juntamente com o linho entravam na confecção da chamada *galagala*, pasta usada no reforço da calafetagem. COSTA, Leonor – *Naus e galeões...*, citado, p. 182) e, mesmo, um carregamento de sinos, da Flandres, que poderiam equipar alguma embarcação.

surgindo sem grande sequência entre os acervos disponíveis, e tentar algumas reflexões a partir deles. Com esses dados e realçando exemplos significativos, interessa-nos, acima de tudo, perceber mecanismos que marcaram a evolução da logística naval portuense. Sobretudo, revelar tendências. Que parecem manifestar-se, diferentes, entre os séculos XV e XVI. Que aparecem mais nítidas e, porventura, mais significativas, no âmbito comercial, nas modalidades de abastecimento aos estaleiros.

Em síntese, importa conhecer os elementos envolvidos:

- Saber se a tendência é a da importação feita pelos agentes de navegação, directamente, para os seus navios;
- Perceber se adquiriam os apetrechos e materiais junto de mercadores interessados neste tipo de transacções;
- Qual o peso dos empresários náuticos, dos mercadores portuenses e dos agentes estrangeiros neste trato;
- 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 percebermos tudo isto devemos estar atentos às formas de envolvimento do elemento mercantil e das suas estratégias de intervenção, que deverão ser encaradas, ao mesmo tempo, como causa e efeito da base logística estabelecida durante o século XVI e a evolução nela sentida.

Infelizmente, não há muito por onde escolher. Tomemos três exemplos: o ferro, o pano para o velame e os materiais para a cordoaria. Com a informação que eles nos disponibilizarem, mais o auxílio dos dados colhidos sobre o ferro e o velame, tentaremos traçar linhas de força da evolução do comércio dos materais de construção naval no Porto entre os finais da Idade Média e inícios da Época Moderna.

22.3. Ferro, treu e cordame

O ferro vinha, desde longa data, principalmente da Biscaia[1196]. Traziam-no os mestres das embarcações que aqui aportavam, que se encarregavam de o colocar à venda e esperar compradores. Por vezes, a mercadoria era acompanhada pelo mercador que a transaccionava, e sabe-se que se realizaram algumas associações

---

[1196] No século XIV, começa a ser vulgar falar dele. Mas, desde muito cedo também, era utilizado igualmente material flamengo, particularmente, "folha de ferro". Ver *"Vereaçoens" (1401-1449)*, publicado por FERREIRA, J. A. Pinto, e já citado, p. 243.

entre estes agentes biscainhos e alguns comerciantes portuenses que funcionavam, quase sempre, como fiéis depositários da mercadoria, eventualmente como vendedores da mesma, participando nos lucros. É escusado insistir na importância do ferro na indústria da construção naval. Já aqui foram referidas movimentações de poderosos mercadores em torno do seu comércio nos finais do século XVI e ainda haverá ocasião para tratar deste assunto com maior detalhe no decurso deste trabalho.

Consumido em largas quantidades no fabrico de componentes de variada ordem e, especialmente, na confecção de pregadura, o ferro era indispensável numa cidade que se assumia como centro marítimo e produtor de navios.

Em meados do século XV, o movimento comercial em torno do ferro parece ter conhecido um certo incremento, comprovado pelo aumento das referências documentais à presença de navios e mercadores provenientes de portos como Bilbau, Fonterrabía ou Santander. Principalmente de Santander, cujos navios, neste século, parecem ser os mais dinâmicos no Porto[1197].

- Em 1452, certos mestres deste porto, pedem autorização para vender o ferro que trazem em dois navios[1198].

- No ano seguinte, o concelho do Porto passa carta de segurança a um outro mestre de Santander, para que pudesse vir à cidade com seu barco carregado de ferro[1199]. - Mais tarde, em 1481, um biscaínho, "Mallgoverna", foi advertido pela Câmara por ir baixando demasiado os preços por que vendia o ferro que trazia, atentando contra posturas da cidade. Tratava-se de um mercador que há anos actuava no Porto, mantendo relações com outros comerciantes da cidade, a quem, inclusivamente, deixava mercadoria consignada[1200]. Parece ser um facto que este comércio é feito pelos próprios agentes de navegação ou pelos donos da mercadoria. Esta prática reproduz-se noutros sectores. Na comercialização de panos, por exemplo. Ou na de fibras para a cordoaria. Manter-se-á até finais de Quatrocentos e ainda haverá notícias dela na centúria seguinte. As mercadorias chegavam à cidade (especialmente as mais

---

[1197] Trata-se de uma informação importante para a história da marinha mercante deste porto. Nos séculos XVI e XVII, os seus barcos dedicam-se, fundamentalmente ao transporte de madeiras; o ferro e a artilharia, surgem em muito menor escala, reflectindo a actividade do porto, na qual estes artigos ocupavam um lugar secundário nas exportações. Voltarei a estes assuntos. Ver ECHEVARRÍA ALONSO, Mª José – *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*. Santander: Porto de Santander/Autoridade Portuária de Santander, 1995, p. 44-47.

[1198] AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 102v.

[1199] AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 196v.

[1200] AHMP – *Vereações*, liv. 4, fls. 172v-173. Este mercador alega em sua defesa, que sempre procedera assim e nunca fora importunado por tal facto.

pesadas – nelas incluindo as madeiras – e com procura mais generalizada) e ficavam à disposição dos interessados que as compravam e pagavam ao mestre do navio ou ao dono presente. Era, no fundo, uma espécie de venda ambulante. Contudo, no século XVI, isto já não será regra[1201]. Estes artigos passam a vir por contrato, raramente são acompanhados pelo mercador que os vende e o mareante (que na maior parte dos casos já nem sequer é o dono do navio, ou de todo o navio) torna-se uma espécie de assalariado, contratado para fazer simples serviços de transporte para outrem.

Em meados do século XV, tal como vinha afirmando, o movimento de barcos, de azáfama portuária, crescia. E motivava associações, entre mercadores do mar e da terra que, não raras vezes, descambavam em conluios, em operações especulativas repetidamente combatidas pelos governantes da cidade. Em 1429, publica-se a primeira postura impedindo os comerciantes do Porto de receberem em suas casas estrangeiros que tragam mercadorias. A ela será necessário recorrer outras vezes (porque se não cumprisse), por exemplo, em 1452 e em 1460. Nestas datas, o mote para o aviso foi a venda de panos ingleses; noutras alturas foram os couros[1202]; e noutras, ainda, o ferro, que vimos tratando[1203].

Estas notas relativas ao aumento da frequência de navios e mercadores estrangeiros requerem uma explicação mais aprofundada, pois quando apenas apresentadas isoladamente, não significam muito. A chegada desses barcos e dessas mercadorias acontece porque a nível local foram criadas condições de atracção para que tal se pudesse concretizar. Por meados do século XV, a cidade concluíra, ou estava em vias de o fazer, um processo de alargamento de autoridade sobre uma extensa área, que da costa se estendia profundamente pelo interior, assumindo-se como centro económico vital e incontornável no norte de Portugal. Essa estratégia de dominação anunciava-se há algum tempo. Pelo menos desde meados do século XIV quando a cidade consegue obter dos reis portugueses um

---

[1201] Provavelmente, já deixa a começar de o ser antes. Quando "o volume de alguns cascos aumenta desmesuradamente", como escreveu Braudel, construir os navios, "mantê-los, dirigi-los tornam-se tarefas tecnicamente impossíveis para os companheiros de ontem". Ora, estes companheiros assemelham-se aos que aqui acompanhamos, homens que fabricavam os barcos, que os carregavam, navegavam e preeenchiam "todas as tarefas e funções que as trocas por mar implicam". Veja-se BRAUDEL, Fernand – *Civilização material...*, citado, tomo 2, p. 318.

[1202] 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 "jenoes", como acontecera com os irmãos Diogo Afonso Malheiro e Vasco Afonso. *"Vereaçoens" (1401-1449)*, publicado por FERREIRA, J. A. Pinto, e já citado, p. 389-390.

[1203] O caso atrás citado, do mercador Mallgoverna, ocorrido em 1481, enquadra-se nesta política económica de combate à especulação e de defesa dos esquemas de comércio estabelecidos na cidade.

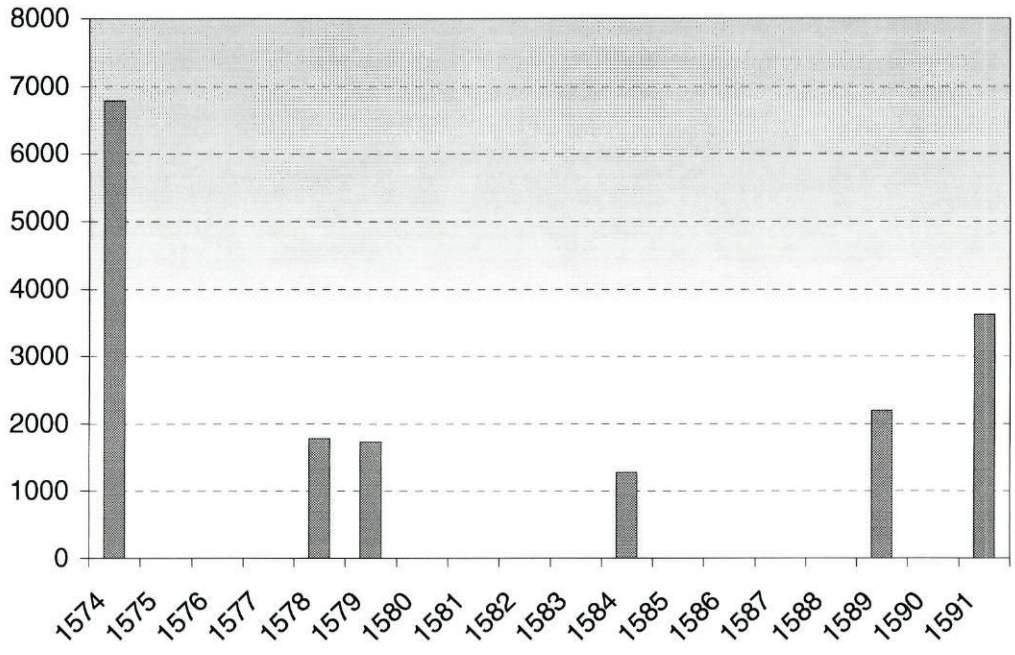
aumento espectacular do território sob sua jurisdição, aspecto que contribuir para uma ampliação da oferta à navegação estrangeira, concentrando, ou melhor, forçando a concentração e, praticamente, a exclusividade de negócios de grande interesse. Em pouco tempo, couros, produtos agrícolas e industriais como o sumagre (usado no tratamento de peles para a sapataria e na tinturaria de tecidos), 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 existentes em Matosinhos.

Ouçamos novamente o discurso do Porto em 1449: "Esendo aquy posto mujto sal os arrecoveiros que por elle vaao aoutras partes antes vinriam aquy E trazeriam mujtas mercadorias de que se mantiria opouoo em mujto mayor abastança Eos direitos delRey vinriam amayor multipricaçam por que todallas sissas e portageens aujriam parte do que asy trouessem auender E sendo aquy ossal mujto carregallo hiam as naaos para frandes e illandra do que se segujria auanço as alfandegas ERendas del Rey Eaos senhorios e marinheiros dellas". Além disso, e esse é assunto que nos interessa em particular nesta altura, "E sendo aquy ho sal mujto os naujos de galiza ante vinriam aquy que aoutra parte por que sabem que pollas mujtas naaos e naujos que se aquy fazem lhe conprariam aquy ho ferro e madeira e breu e Rezina E outras mujtas coussas que de sua terra trazem de que aelRey vem serujço Eo pouoo proueito Eo bem do pouoo tissouro he do Rey"[1204].

Neste pequeno extracto, insiste-se por três vezes na necessidade de ter o sal na cidade, explicando-as por outros tantos motivos, já aludidos, mas que aqui se sintetizam: centralizar o giro dos almocreves, apoiar as exportações por via marítima e atrair navegação internacional. No caso do ferro, já começamos a perceber que o objectivo foi alcançado.

Os dados constantes do gráfico seguinte foram colhidos exclusivamente nos registos da redízima. Daí as lacunas patenteadas. No entanto, as referências a este comércio, como se disse, são constantes e acentuam-se nos períodos de maior laboração dos estaleiros. Relativamente a esse gráfico note-se o grande fluxo de ferro em 1591, ano de recuperação da armada e construção de diversos galeões no Ouro.

[1204] FERREIRA, J. A. Pinto – *"Vereaçoens" (1401-1449)...*, citado, p. 412-413.



Fonte: ADP - Cabido, livros 106-113.

Gráfico 12 – Importação de ferro na redízima

Seguem-se os treus e as lonas. A sua importância justifica que se lhes dê atenção desde muito cedo. Pelo menos desde o século XIV e, em especial, durante o reinado de D. Fernando, facto a que não estará alheio o fomento marítimo impulsionado por este governante. Tanto os panos de treu como as lonas eram produzidos no mercado interno. Convém ter em conta o facto de a sua aplicação nos navios não ser aleatória. Os treus "são particularmente 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"[1205]. Por seu turno, as lonas ("vitres" ou "vitresas", "noyales" e "pondavis"), apresentando-se, geralmente, em peça mais larga, são usadas mais abundantemente nos navios redondos.

O norte de Portugal assume-se, neste sector, como centro dominante. Configurando uma realidade indirectamente enunciada por Mestre António, na descrição do Entre Douro e Minho[1206], os principais núcleos produtivos, e de igual modo, os principais fornecedores dos estaleiros nacionais, concentravam-se numa zona compreendida

[1205] POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde...*, citado, vol. I, p. 314-315.

[1206] Recorde-se que este corógrafo do início do século XVI avaliava a produção anual da província em 100 mil varas de pano de linho e estopa. Também o dr. João de Barros, em 1548, avaliava a receita com a fiação e tecelagem em 20 mil cruzados (oito contos de reais). Ver POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. I, p. 316.

entre Barcelos e o Porto e, mais para o interior, em Guimarães, Baião (Gestaçô) e Vila Real; a sul do Douro, apenas surge um pólo, localizado em Lamego[1207].

Salienta-se, neste conjunto, a tecelagem de treu em Vila do Conde e na Maia, e a das lonas nas feitorias de Gestaçô, Vila Real e Lamego[1208].

Objecto de grande procura desde tempos medievos, os treus vilacondenses, bem cedo, atingiram níveis de produção elevados e altos padrões de qualidade suscitando o envolvimento de agentes económicos, sobretudo ligados aos meios mercantis, responsáveis pela organização do sistema de fabrico em moldes típicos do Antigo Regime[1209], pela expansão da área produtiva[1210] e pela colocação do pano nos mercados nacionais, ultramarinos e internacionais[1211].

Quanto ao investimento nas lonas, ele deverá ter partido de duas premissas fundamentais. Por um lado, da intenção de complementar a oferta de treu[1212], ultrapassando as limitações de largura patenteadas por este pano[1213]; por outro, da necessidade de responder à maior procura de velame motivada pelo emprego predominante de navios redondos nas frotas em actividade desde a segunda metade do século XV.

Por detrás da organização das feitorias, em especial da intervenção régia nesses estabelecimentos através de contratos, estará a maior exigência tecnológica (as lonas vitres requeriam teares que pudessem comportar as teias e tramas donde resultassem telas mais largas[1214]), a busca de panos para os navios da frota real a

---

[1207] Este elenco está concluído nos anos trinta do século XVI. Ver COSTA, Leonor Freire – *Naus e galeões...*, citado, p. 360-370, POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. I, p. 314-317 e, da mesma autora, *A tecelagem de panos de treu em Entre-Douro-e-Minho no século XVI*, in *A indústria portuense em perspectiva histórica...*, citado, p. 11-23; CRUZ, António – *O Porto nas navegações...*, citado, p. 37-39, 125-130.

[1208] É possível que, residualmente, as feitorias produzissem também treu; em Lamego, isso acontecia: " [...] 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...*, citado, p. 87.

[1209] Processo a que já me referi. Remeto para a descrição que dele faz POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. I, p. 317-321.

[1210] Idem. *Ibidem.*

[1211] Idem, *o. c.*, p. 315.

[1212] "Não são duas telas concorrenciais". COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 360.

[1213] Em geral, a largura destes panos não ultrapassaria os 24, 25 centímetros; POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde...*, citado, vol. I, p. 315. As preocupações com a largura dos treus e com a sua qualidade, estão bem patentes na provisão enviada em 1556 a Gaspar Nunes Barreto, almoxarife das taracenas do Porto, e para ser divulgado junto do vedor da fazenda régia no Porto [João Rodrigues de Sá], e de todos os corregedores, ouvidores, juízes, justiças e tabeliães da comarca de Entre Douro e Minho onde o pano fosse fabricado. Este diploma está publicado em CRUZ, António – *O Porto nas navegações...*, citado, p. 125-130.

[1214] Na de Lamego sabe-se que havia, pelo menos, a seguinte maquinaria (usada no fabrico de vários tipos de panos): "e esta aqui na caza da dita feitoria hum fermozo bronhidor dos

melhores preços, a rapidez na entrega[1215], e a salvaguarda do abastecimento, procurando-se evitar as oscilações do mercado internacional, principalmente do francês, cujas linhas de comércio foram frequentemente interrompidas na primeira metade do século XVI, em razão dos conhecidos problemas marítimos entre Portugal e a França tratados, como já foi dito, por Ana Maria Ferreira.

Deste modo, as feitorias das lonas representam tentativas régias de promover o fabrico de panos portugueses para equipar a frota nacional[1216]. Conhecem-se três: a de Gestaçô, Baião, a de Vila Real (ou suas imediações), e a de Lamego, esta a mais sonante graças à figura de um dos seus feitores, o já citado Rui Fernandes, autor da célebre descrição das duas léguas em redor da cidade[1217]. Não se sabe qual era a mais antiga, nem isso parece ser muito importante. Pelo menos não tão importante como o contexto em que surgem, referido atrás. No ano de 1526, D. João III contrata com mercadores o fabrico de panos em Lamego[1218]. Em 1527 (3 de Setembro), noticia-se, pela primeira vez, a de Gestaçô com amplos privilégios a Tristão Dias e "quatro feitores seus e todos os oficiaes 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"[1219].

Importa olhar para a localização destas feitorias. Todas, sem excepção, se encontram muito próximo do Douro, desse Douro que Vitorino Magalhães Godinho considerou "artéria fundamental" para o escoamento de muitas e variadas produções[1220]. Como a dos panos. Mas não é apenas o Douro. Elas encontram-se servidas por importantes itinerários terrestres que ladeiam o rio ou desembocam

---

bordates e presas monstruozas, para ver andar, e assi ha dous pizoes [...] em o qual bronhidor se fazem tãobem bocachins, e fustois"; este equipamento era complementado por outras estruturas do tipo de pisões no activo 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...*, citado, p. 112, 102, 105.

[1215] 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.

[1216] E outros panos como os bordates, também importados habitualmente de França.

[1217] O que não significa, propriamente, que esta tenha sido a mais importante. As três feitorias, parecem ter um nível semelhante e, inclusivamente, as de Gestaçô e Vila Real parecem ter tido uma evolução mais favorável, como verificaremos. Ver COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 365-370.

[1218] COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 365.

[1219] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fls. 50v-51, publicado em apêndice a FERNANDES, Rui – *Descrição do terreno ao redor de Lamego...*, citado, p. 133-136.

[1220] Sobretudo pão e vinho, cuja comercialização passa, em grande medida, por Lamego, tal como passará também o incremento da produção de milhos maiz. GODINHO, Vitorino Magalhães – *Os descobrimentos e a economia mundial...*, citado, vol. IV, p. 15, 17, 37.

nele, nos lugares onde existem estruturas de apoio à circulação. Onde se encontram embarcações que se podem fretar para o Porto; onde se estabeleceram importantes passos de barcas, sítios privilegiados para espreitarmos a complementaridade entre o trânsito fluvial e o terrestre. Barqueiros, Porto Manso, Porto Antigo, Bagaúste, Moledo, entre tantos outros, são lugares indispensáveis ao tráfego e ao negócio, pontos-chave de acesso a vias que ligam centros costeiros a prósperos núcleos do interior. Como Lamego, de onde se podia ir por estrada até Aveiro. Aquela cidade, Mesão Frio, a Régua e outros povoados, eram importantes pontos de irradiação de recovas de almocreves para os mais variados destinos. "Em meados do século XVIII, o *Roteiro Terrestre* de João Baptista de Castro destaca o itinerário do Porto a Lamego, via Arrifana, pelo qual se acedia tanto às Beiras como ao Alto Douro, bem como o que conduzia a Vila Real, pelo Marão"[1221]. Eram caminhos seculares que, acreditava Rui Fernandes, podiam ser ainda mais rentabilizados com a conclusão da antiga ponte de Barqueiros, velho projecto medievo[1222]. O tratador de lonas e bordates sabia do que falava. Os caminhos, estes caminhos, eram essenciais para as nossas feitorias: a de Gestaçô estava implantada em território então amarantino; Vila Real, em ascensão, desfrutava das mesmas condições de acessibilidade; Lamego era, como se viu, centro importante, placa giratória de trânsito que vinha das Beiras, de Trás-os-Montes, do Entre Douro e Minho. A proximidade entre todas elas é, portanto, acentuada pela rede viária ao dispor. Nesta espécie de circuito triangular, encontram-se vários percursos possíveis[1223]. Alguns deles, mais alongados, permitem aceder a mercados de abastecimento do linho, como os que se localizam no Minho[1224]. Estas vias de comunicação e o recurso aos almocreves que, vimo-lo anteriormente, o Porto pretendia atrair em 1449 com a centralização do trato

---

[1221] PEREIRA, Gaspar Martins; BARROS, Amândio Jorge Morais – *Memória do rio...*, citado, p. 138. Veja-se a listagem de barcas de passagem e a articulação entre a navegação do Douro e os caminhos terrestres, neste mesmo livro, p. 133-147.

[1222] "Esta obra esta abaixo de hum lugar [...] que chamão Barrô, e esta em terra para onde a mor parte das estradas d'Antre Douro, e Minho, e alguas de Traslos Montes, e as da Beira podião hir ter para passagem da dita ponte". FERNANDES, Rui – *o. c.*, p. 94.

[1223] Por exemplo, de Vila Real a Amarante (por Campeã e Ovelha do Marão) e daí a Lamego, com passagem por Teixeira, Mesão Frio – Gestaçô fica bem perto desta localidade – passagem do Douro em Barqueiros e estrada até ao destino lamecense, passando antes, talvez, por Ferreiros de Avões; ou de Vila Real a Lamego cumprindo um trajecto que percorria Cumeeira, Santa Marta, Peso da Régua (onde se passava o rio), Cambres e, por fim, Lamego. Trata-se de caminhos que continuam a ser usados nos séculos XVIII e XIX. Ver, com proveito, MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980, p. 78 e seguintes (quadros de itinerários).

[1224] A ligação de Amarante a Guimarães e a Braga é facilitada por uma estrada que passava pela Lixa. Ver os quadros publicados na obra citada na nota anterior.

do sal[1225] permitiam, por outro lado, que o escoamento das telas se processasse fluentemente e que elas fossem conduzidas para onde eram mais precisas. Ao Porto; a Lisboa; aos navios.

Mas todas estas potencialidades não fizeram vingar o sector. Ao contrário daquilo que sucedeu com o treu, que continuou a ter mercado certo dentro e fora do reino[1226], a produção nacional de lonas foi secundarizada pelas importações de França, logo que foram reatadas as relações com este reino. Por volta de 1532, Rui Fernandes lamentava a suspensão do contrato das lonas, "e este anno passado, que não ouve contrato pollas pazes de França, ficão desbaratados [todos quantos nelas estavam interessados]"[1227]. São lamentos de homem de negócios que não vê frutificar o investimento feito e, pelo contrário, vê esfumarem-se as possibilidades de se promover o desenvolvimento da região através de uma actividade que dava trabalho a muita gente[1228]. As feitorias de Gestaçô e de Vila Real parecem ter

---

[1225] Insisto na importância que deve ser conferida a estes vendedores ambulantes. Os almocreves e os recoveiros são responsáveis por grande fatia do trânsito desenvolvido nas áreas que temos vindo a referir. Autores como Carlos Alberto Ferreira de Almeida e Humberto Baquero Moreno dedicaram importantes estudos a esta temática, que importa desenvolver. Dos citados autores destaco, do primeiro, *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 e *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. Do segundo investigador veja-se *A acção dos almocreves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas nos fins da Idade Média.* Porto: Brasília Editora, 1979. Colhem-se também importantes informações sobre este assunto no livro de Artur Teodoro de Matos citado nas notas anteriores. Nos levantamentos documentais que realizei para o presente trabalho, tive oportunidade de me aperceber de outros intervenientes neste trânsito geral e, eventualmente, neste trato, em formas de associação interessantes, e que podem explicar algumas conexões entre a localização das feitorias das lonas, o dinamismo da região onde se encontram, e o envolvimento de agentes comerciais de vários centros. Detecta-se, por exemplo, uma forte aplicação de capitais gerados no comércio do Porto em associações com mercadores (é assim que a documentação designa aqueles que "dão o trabalho e indústria") das terras mencionadas, por um, dois ou três anos, e constantemente renovadas. Multiplicam-se os casos de parcerias com elementos de Amarante.

[1226] POLÓNIA, Amélia – *o.c.*, vol. I, p. 322-323. A exportação de treu deve ter-se mantido, embora não haja grandes indicações sobre isso na documentação que estudei. Encontrei apenas um caso, de 1573, em que se noticia a tentativa de contrabandear cinco rolos de treu (informação interessante sobre a forma de expedição deste material) que, depois de descobertos e apreendidos como "descaminhados" num navio que se preparava para partir de Matosinhos, andaram em pregão rendendo 2 100 reais (juntamente com duas cadeiras de espaldas, produto exportado com frequência do Porto). Ver ADP – *Cabido*, liv. 106, fls. 160-160v.

[1227] *O. c.*, p. 112.

[1228] Embora tenha prosseguido a produção de bordates (e dos outros tipos de tecido já mencionados). Na feitoria, encontravam trabalho as gentes da serra de Montemuro, em actividade complementar à criação de gado: " [...] e vem a esta cidade a esta feitoria das lonas d'El Rey nosso senhor e leva hum lavrador hua carrega de linho canimo que torna a trazer fiado em dia de mercado a esta cidade que as filhas fião andando com os gados[...]" bem como de toda a região, ocupando-se os trabalhadores em vários serviços integrados na

resistido um pouco melhor à conjuntura adversa para as lonas nacionais. Em 1538, o feitor Rodrigo Álvares, recebia 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[1229].

A sublinhar, portanto, duas ideias:

- Primeiro, uma relocalização do investimento;
- Segundo, a prevalência da importação de lonas mesmo que a produção nacional de matérias-primas fosse abundante. Importação que se acentuará à medida que a centúria avançar.

Colocando-se de parte a hipótese de uma quebra na produção nacional de linho, e perante a impossibilidade de comprovar, para as lonas, a eventualidade de uma deturpação dos padrões de qualidade, como os que se vislumbraram na produção de treu em meados do século[1230], devemos considerar que as vicissitudes do mercado das lonas se deveram, basicamente, à busca de uma melhor relação preço-qualidade[1231]. Esse desejo terá conduzido, inicialmente, à preferência por Gestaçô e Vila Real, em detrimento de Lamego: em Vila Real, a peça de "lonas vitres" custava 1 400 reais, menos cinquenta do que em Lamego[1232]. Mais tarde, a mesma motivação, a poupança sem comprometimento da qualidade, deverá ter sido decisiva para o incremento das compras no estrangeiro, em especial no mercado francês, movimento bem nítido na praça do Porto. Com efeito, os preços conhecidos das lonas bretãs no último quartel do século XVI, oscilam entre os 1 000 (os mais referidos) e os 2 000 reais/peça. Estes preços afiguram-se de grande importância pois, em alguma medida, constituem mais um argumento favorável que deve ter pesado na decisão dos conselhos régios em promoverem a construção de navios para a armada real no Porto a partir de meados do século XVI. Com efeito, os

---

estrutura produtiva e comercial: "e se repartia por fiadeiras, e tascadeiras, e debadeiras todo pello meudo, que hé regateiras, e panadeiras, ate os prezos nisto ganhavão de comer em debar, e almocreves em carretos, e homens pobres que não tinhão officios aprenderão a tecelães das ditas lonas com que ate'gora se mantinha [...]". Idem – *o. c.*, p. 100, 112.

[1229] Para os dois casos, ver COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 367-369.

[1230] Motivando a já citada intervenção régia de 1556, ordenando às tecedeiras que, daí em diante, não "teçera pano algum de treu de menos de dez cabrestilhos [vinha-se fazendo de seis] e de vinte e quoatro fios cada cabrestilho e nas ourellas atrezado sob pena de paguar dous mil reais e da cadea". CRUZ, António – *O Porto nas navegações...*, citado, p. 126. Mais tarde, esse padrão foi rectificado. Curiosamente, "os acórdãos de 1587 ordenam que o pano não fosse fabricado com menos de 8 cadilhos", SILVA, Francisco Ribeiro da – *O Porto e o seu termo...*, citado, vol. I, p. 221.

[1231] Hipótese já avançada por COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 369.

[1232] Idem. *Ibidem*. Isso poderá dever-se a custos adicionais na matéria-prima, que deveria começar a escassear nesta zona em virtude da expansão dos vinhedos, forçando compras de linho noutras regiões. Porém, ainda não conhecemos toda a dimensão do processo de reconversão agrária deste espaço para o afirmarmos com segurança.

valores das lonas vitres compradas em Lisboa, oscilaram entre os 1 450 reais/peça em 1528 e 1530 e os 3 600 reais/peça no final do século, valor nunca alcançado nas importações portuenses[1233]. Seria importante comparar a evolução dos preços de outros materiais, como o fio e as enxárcias para fundamentar ainda melhor esta hipótese. Os poucos dados disponíveis, os diversos pesos usados e a diferença cronológica, no entanto, não permitem que se retirem conclusões seguras, se bem que aparentemente haja um comportamento dos preços semelhante ao verificado com o velame.

- Os preços do quintal de fio para os estaleiros de Lisboa oscilaram entre os 915 reais (de fio de Génova) em 1511 e 1519, e os 3 800 reais (fio de linho de Moncorvo) em 1617[1234].
- Ao Porto, chegava enxárcia da Flandres e de França, vendida, principalmente em quintais[1235]. O seu valor oscilou entre os 1 300 reais (em 1573) e os 1 600 (em 1584, mantendo-se neste montante até final da centúria); excepcionalmente, em 1578, há um manifesto de importação de enxárcia em arráteis, valendo este 720 reais e, em 1584, anota-se a venda de quinze peças de enxárcia, pagando o importador por elas uma peça[1236].
- O fio, quase exclusivamente flamengo, era comercializado em barris, quintais, balões e libras (nestas modalidades, apenas num caso cada). O preço do barril variou entre os 1 300 reais (em 1573) e os 1 800 reais (desde 1584). Esporadicamente, os valores conheceram alguma alteração (1 400 reais/barril em 1579 e 1 600 reais/barril em 1591), facto que se deverá atribuir a diferenças de qualidade do fio importado[1237]. O mesmo deverá acontecer com um registo de 1584, que tabela o preço do quintal de fio em 400 reais quando, usualmente, este vale 2 200 reais. Em 1585, uma libra de fio era avaliada em 160 reais; e o balão, em 1591, custava 5 080 reais.

[1233] Como disse, as peças mais caras custavam 2 000 reais e, na maior parte dos casos, 1 000; em finais da centúria há, no entanto, mais do que uma referência ao custo da peça em 1 760 reais. Refira-se, também, que em lado nenhum se classificam as lonas ("vitres" ou "pondavis"); anota-se sempre apenas "lonas". Sobre os preços das lonas em Lisboa, ver COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 182-183.

[1234] COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 350, 357.

[1235] Quer a enxárcia que vinha da Flandres (a mais transaccionada), quer a de França, eram taxadas ao mesmo preço.

[1236] Trata-se de uma prática que acontece com alguma regularidade, a do mercador, principalmente quando é estrangeiro, de pagar uma percentagem dos géneros que vende, o que se poderá interpretar pelo facto de não posssuir (ou não lhe convir) dinheiro em contado para satisfazer as suas obrigações fiscais.

[1237] Ou o aumento da procura inflaccionou os valores; teremos oportunidade de ver que o ano de 1591 foi de grande azáfama nos estaleiros do Ouro, para a qual foi necessário importar largas quantidades de materiais. Ver os já citados quadros de importação de materiais de construção naval (quadros 6 a 16).

No geral, note-se a coincidência do aumento de preços sentido, quer na enxárcia quer no fio, a partir de 1584, fenómeno que poderá dever-se aos já aludidos entraves ao comércio flamengo sentidos nesta altura, em razão dos conflitos militares vividos na região e consequente diminuição da navegação portuguesa nesse espaço, entregando-se o transporte a navios e mercadores estrangeiros.

Dito isto, somando à diferença de preços dos materiais (que parecem ser mais favoráveis na praça portuense do que em Lisboa) o abastecimento regular da alfândega do Porto (sem notícia de quebras no fluxo de materiais para a construção naval, situação válida, não apenas nos casos citados, mas que se repete no envio de outros materiais como o breu, alcatrão e estopa), a menor dimensão dos seus estaleiros (que pode ser uma vantagem quando se trata de os gerir) e a pujança financeira dos empreendedores (que reconheceremos noutro lugar), temos assim um conjunto de razões que poderá explicar o interesse crescente da Coroa na promoção de um espaço nortenho de construção naval, capaz de garantir a entrega atempada de navios de boa fábrica.

Aproveitarei a relação deste sector produtivo com a navegação do Porto para lançar outras interrogações.

Desde muito cedo, os armadores da cidade e os administradores das taracenas régias tinham em Vila do Conde um dos pontos abastecedores de treu aos seus navios. Em 1377, o rei D. Fernando ordena ao almoxarife e escrivães da alfândega portuense a compra de uma grande quantidade de treu para armação das galés. Já então se fazia notar a preocupação com a largura do pano pois, "receberia o monarca grão desserviço, no caso do pano de treu ser estreito, como então se fabricava, e não da marca antiga. No propósito de se evitarem os inconvenientes que daí advinham, ordenou que fosse dada uma marca de ferro a todos aqueles lugares [Vila do Conde e outros povoados da comarca] e logo apregoado que por ela se estabelecesse a medida do pano de treu: segundo o antigo costume, *um palmo e dous dedos em ancho*"[1238].

A documentação é avara no que toca a fornecer-nos notícias sobre o comércio destes panos[1239]. Para todo o século XV, encontrei nas contas da confraria de S. Pedro de Miragaia apenas duas notícias referentes à compra e venda de alguns treus: quinze panos vendidos em 1480 (a preços inferiores a cinquenta reais/pano),

---

[1238] CRUZ, António – *o. c.*, p. 37-38.

[1239] António Cruz, que a conhecia bem, só volta a encontrar notícias sobre treu no Porto em 1556.

cuja receita (668 reais) foi aplicada numa questão judicial[1240], e vinte e uma varas de treu adquiridas a "Diogo Gonçallvez mestre que foy da Gallega [...] pera quoreger os panos d'armar", em 1488[1241]. Muito pouco, portanto. Talvez significativo, o facto de aparentemente serem os próprios homens do mar a envolverem-se na comercialização dos treus e de estes também servirem como panos de armar nas cerimónias religiosas.

A confirmar-se, a participação directa dos náuticos neste comércio explica-se pelo conhecimento dos mercados, nacionais e internacionais, e destinar-se-á, maioritariamente, ao consumo da própria comunidade marítima, não deixando por isso grandes marcas na documentação.

Até às últimas décadas do século XVI, salvo o alvará de 1556, os acórdãos de 1587 sobre a qualidade e tamanho do treu e a apreensão de alguns rolos deste pano sonegados ao fisco em 1573, não possuímos mais informações sobre o comércio de velame no Porto.

É mais uma vez a redízima a alterar este estado de coisas[1242]. Desde 1573, os manifestos relativos à importação de lonas, apenas de lonas, se bem que não traduzam um volume comercial por aí além (459 peças em pouco mais de quatro anos[1243]), distribuem-se de forma a revelar que esse movimento se processava regularmente.

Os mesmos registos permitem-nos detectar quais os mercados preferenciais, os agentes que neles intervinham e, em certa medida, o contexto em que esse trato se desenrolava. O principal centro abastecedor era a França, em especial a Bretanha, região onde se podiam encontrar as melhores (e as mais baratas?) telas[1244], há muito tempo frequentada pela navegação e mercadores do Porto, integrados num movimento de grande significado a nível internacional[1245].

[1240] "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^{c} R reaes. [...]*Item* mais de bi panos de treu, II^{c} 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.

[1241] APSPM – liv. 1, fl. 41.

[1242] Curiosamente, não há nenhum contrato notarial feito sobre a compra e venda de lonas ou treus no Porto no século XVI.

[1243] Em 1529, Rui Fernandes encarregara-se de enviar para Lisboa 550 peças de lonas "vitres"; em 1531, 600; em 1538, Duarte Casco comprometia-se a garantir o envio de 700 peças, de Vila Real. Veja-se COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 366, 369.

[1244] A palavra "lona", que integra o léxico português, provém da origem do pano, Olonne, na Bretanha; por sua vez, as lonas "vitres" serão, provavelmente, originárias da pequena localidade bretã de Vitré, assim como as lonas "pondavis" deverão ter sido produzidas primeiramente em Pouldavid, também na mesma província. Sobre estes dois últimos casos, ver COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 360-361.

[1245] Esta província maritima francesa apresentava potencialidades comerciais (para além da pesca e do sal, a fortíssima indústria têxtil do linho e do cânhamo) que desde cedo foram

O mercado francês, no que às lonas diz respeito, tem para a cidade muito mais importância do que o flamengo, o qual avulta na generalidade das relações comerciais mantidas pelo Porto. Ainda assim, a Flandres (ou a vasta região que a documentação agrupa sob esse topónimo) não está ausente do quadro de importação de algumas peças. Porém, no volume total, as lonas referidas como flamengas são minoritárias e integram encomendas de vários tipos de panos enviados por conta de mercadores que aí tratam habitualmente[1246].

A natureza dos registos não nos permite saber com segurança quanto dinheiro gastariam os armadores em velas. Nos manifestos da redízima existe apenas uma única (e pouco precisa) indicação sobre este assunto. Trata-se de uma situação de aproveitamento de material usado (na qual se associa enxárcia e velame, embora este pareça predominar), que aqui se regista. Em 1578, chegara à cidade, vindo do Algarve, o navio de Manuel Ribeiro, mestre Frutuoso Pires, ambos do Porto. A impressão que fica é a de que, terminada a viagem, o navio foi desactivado ou, pelo

---

aproveitadas por firmas comerciais de várias regiões da Europa. Entre elas, destacam-se as companhias burgalesas, responsáveis pela comercialização de mercadorias como as que venho referindo e pela sua ampla divulgação nos mercados ibéricos. O período áureo da presença de mercadores de Burgos nos centros bretões durou entre 1420 e 1560 mas a sua presença (e influência) prolongou-se muito para além da última data (por exemplo, a família Ruiz Embito, a partir de Nantes, Burgos e Medina del Campo constituíu uma das "empresas mercantis e financeiras mais ricas da Europa durante o reinado de Filipe II"). Sobre a actuação das companhias burgalesas na Bretanha e o seu papel na divulgação de produtos bretões na Península e noutros centros europeus, veja-se 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 já 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, deparam-se-nos em várias ocaiões na documentação do Porto, cidade com a qual mantinham fortes relações económicas e, na lista de produtos que transaccionavam, incluíam-se as telas. Creio que este tipo de relações (muito mais amplas do que a simples compra e venda de produtos) e de formação de redes internacionais de comércio, a que tornarei, é da maior importância para percebermos certas opções tomadas em determinadas alturas, mesmo que elas não apareçam directamente explicitadas na documentação que possuímos. Estas relações fundam-se em contactos estabelecidos ainda no período medievo (como, aliás, também Hilario Casado salienta). Nomes como os Salamanca, Frias Salazar, Maluenda, Pardo, entre outros, mantêm relações com Portugal (e, dado a naturalidade com que surgem no Porto no século XVI, porventura, também, desde logo, com esta cidade) na segunda metade do século XV estabelecendo feitores em portos nacionais, especialmente Lisboa, manipulando a venda de ferro e procurando retirar benefícios da cada vez mais florescente actividade marítima portuguesa, mantendo-se ao largo dos conflitos dinásticos que poderiam ameaçar o comércio. Sobre este assunto ver CAUNEDO DEL POTRO, Betsabé; GUERRERO NAVARRETE, Yolanda – *Las oligarquías mercantiles y su papel en el juego politico luso-castellano de la segunda mitad del siglo XV: el caso de Burgos*, in *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval...*, citado, vol. II, especialmente, p. 578-589.

[1246] E os registos não nos permitem saber se as lonas foram aí produzidas ou, simplesmente, daí redistribuídas (como acontece com alguns panos ingleses). Hipótese mais provável: o norte de França era, sem dúvida, o principal centro produtor.

menos, deve ter sofrido obras de renovação, vendendo-se o que era velho. Entre as coisas transaccionadas, encontrava-se "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[1247].

Não encontro uma boa explicação para a ausência quase total do treu nestes registos fiscais. Talvez porque fossem comprados directamente pelos armadores e mestres, em vulgares transacções entre particulares que mais não exigiriam que simples contratos notariais (que, já o sabemos, não existem no Porto de Quinhentos), ou então terem sido lançados em róis de impostos hoje inexistentes[1248]. Em sentido inverso, penso que se deve atribuir grande importância ao facto de apenas encontrarmos importação de lonas, situação que poderá traduzir o tipo de construção naval dominante nos estaleiros do Porto no último terço do século XVI, principalmente na relação deste sector com a procura régia de galeões. Os treus, como se sabe, também eram usados nestas embarcações. A resposta para o não registo remete para a primeira explicação: terá a ver com o fornecimento interno, eventualmente evasivo em termos fiscais, e não propriamente de importações.

22.4. Materiais de construção naval e prática mercantil

Em 1354, no calor da questão entre o Bispo e o Rei sobre a jurisdição da cidade e a instalação do "almazem" régio no Porto, afirmava-se:

> "E outrossij aconteçia mujtas vezes que os aueres eram mujtos e de mujtas pessoas. E nom auia onde os descarregar. ante os descarregauam nos moesteijros". Como seria de esperar, este problema agravava-se nas alturas em que chegavam "avante da cidade" as barcas e as naves[1249].

[1247] ADP – *Cabido*, liv. 108, fl. 28v. Creio que estes números, bem como os apontados anteriormente sobre o valor do cordame, devem ser confrontados com os que aponta Leonor Freire Costa acerca dos custos que envolviam a produção de navios da Carreira da Índia. Ao velame, esta investigadora confere um total de cerca de 3% no custo total do navio. Ora, o valor aqui indicado (e recorde-se que se trata de material velho), mesmo associado à enxárcia, ultrapassa essa percentagem, pelo menos no que concerne ao valor conhecido de alguns navios transaccionados no Porto. Convém, no entanto, relativizar as afirmações produzidas, tendo em atenção as inúmeras variáveis que podem influenciá-las (a comparação é muito difícil tanto mais que se podem estar a comparar diferentes tipologias e diferentes volumetrias), aliás, conforme advertência avançada pela referida investigadora: "As discrepâncias cronológicas dos dados considerados obrigam-os a observar o quadro seguinte [onde sistematiza os elementos recolhidos sobre a matéria] apenas como uma aproximação". *O. c.*, p. 177-185 (esta citação está na p. 183).

[1248] Ou ainda, por não serem objecto de importação e as compras fora da urbe não serem consideradas como tal.

[1249] *Corpus codicum...*, citado, vol. II, p. 13-15 e 22-26. Esta mesma afirmação já foi utilizada na parte inicial deste trabalho.

Como todos os argumentos produzidos para serem usados em litígio judicial, também estes devem ser lidos e interpretados à luz do contexto em que surgiram e da causa para que serviam. Mas penso que, na essência, eles reproduzem com alguma fidelidade um cenário comercial que, com poucas alterações, se manterá até entrado o século XVI. É do comércio feito por muitos que se fala. De mercadores profissionais, claro. Mas também de tantos outros que nele encontram uma forma de complementar os rendimentos que auferem no trabalho que desenvolvem noutras áreas ou nele arriscam as pequenas poupanças que conseguiram reunir. E de outros ainda, que o praticam em função e para benefício da sua própria actividade profissional. São estes os que primeiramente nos interessam.

O estudo de caso dos cordoeiros, por entre o qual, como disse, introduzirei dados colhidos no comércio de ferro ou de velame, possibilita-nos um razoável campo de observação da prática comercial urbana, da sua evolução entre os séculos XV e XVI, e da forma como ela influenciou o sector naval portuense nessa última centúria.

Conforme acompanhámos anteriormente, a cordoaria não dispensou o recurso às importações para manter o nível de produção suficiente para satisfazer a procura crescente dos armadores, independentemente da conhecida abundância de linho, cânhamo ou esparto nacionais. O mesmo aconteceu, por motivos diferentes, com a tecelagem das velas e com a "indústria" metalúrgica. Em qualquer um destes casos, a produção nacional não se afigura ter sido capaz de responder às exigências da procura.

No respeitante aos cordoeiros parece ter havido, pelo menos numa primeira fase, uma intervenção directa destes mesmos profissionais, encarregando-se, eles próprios, de adquirir as matérias-primas em falta, aproveitando os esquemas de comércio há muito estabelecidos na cidade. Até à segunda metade de Quatrocentos, esta opção destes mesteirais (colocar-se na dependência daquilo que lhes era "oferecido" pela navegação e pelo comércio portuenses[1250]) ter-se-á revelado satisfatória, mantendo-se em geral, sem grandes perturbações. Esta "oferta" comportava dois níveis: um deles, certamente se concretizava em acordos verbais

---

[1250] A geral inexistência de cartas de fretamento e de obrigação medievas impede que conheçamos pormenorizadamente a relação dos cordoeiros com os náuticos. No entanto, sabemos que há um factor de aproximação (o que não quer dizer propriamente de união) muito forte, suscitado pela presença de ambos os grupos na confraria de S. Pedro de Miragaia que, eventualmente, facilitaria pedidos e encomendas. Por outro lado, sabendo-se que, mesmo no século XVI, inúmeras relações comerciais decorriam sem qualquer problema, dispensando-se essas cartas, com maior número de razão podemos falar disso para épocas anteriores. E esse problema agrava-se quando queremos saber como eram as relações dos mesmos náuticos com outros elementos dos mesteirais, como os ferreiros ou os donos das oficinas de tecelagem, que agora nos interessam.

entre o cordoeiro e o mestre do navio encomendando-lhe aquele os fios ou as fibras para o seu ofício, aproveitando as viagens programadas. A outro nível há a considerar as cargas que, sazonalmente, chegavam à cidade (provenientes do reino ou do estrangeiro), trazidas por navios e mercadores (da urbe ou de fora dela), certos de que encontravam no Porto quem lhas quisesse comprar. Creio que temos exemplos bem claros desta última modalidade, tanto no caso da cordoaria, como no do ferro. No primeiro, recordem-se as queixas dos cordoeiros em 1440 (e repetidas, pelo menos, em 1453) contra o açambarcamento do linho que vinha à cidade pelos "regatõees", conseguindo obter da Câmara a garantia de que o mesmo estaria três dias à venda exclusivamente para si e só depois o mercado seria aberto a todos os interessados[1251]. No segundo, acompanhe-se todo o processo, já descrito, da entrada de ferro na cidade pelo menos desde os últimos anos do século XIV, vindo em navios biscainhos e sujeito a um esquema de comercialização algo semelhante ao que acabei de descrever.

O comércio marítimo de fibras para a cordoaria serve também de pretexto para introduzir uma primeira análise sobre um direccionamento menos conhecido do comércio marítimo portuense. Nos finais da Idade Média, com grande disponibilidade de meios de transporte marítimo no burgo, explorava-se com alguma intensidade a rota que conduzia aos centros costeiros meridionais da Península Ibérica. E mais além. Apesar do muito que ainda há por fazer, diversos investigadores têm salientado o dinamismo e o grande emprego de meios de navegação do Porto nos tratos que a conduziam ao Sul, ao Mediterrâneo[1252],

---

[1251] Queixas, aliás, que justificam a necessidade de o importar. AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 152.

[1252] FONSECA, Luís Adão da – *Navegación y corso 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"...*, citado, 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...*, citado, principalmente 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...*, citado, vol. II, p. 759-779. Veja-se também BARROS, Amândio Jorge Morais – *Barcos, banqueiros e cativos. Os portuenses e o Mediterrâneo nos séculos XV e XVI*, já citado. O comércio português de couros, muito activo durante o século XV, justificava uma presença muito forte de navios nacionais em águas catalãs, beneficiando das necessidades de abastecimento da fortíssima indústria de couros de Barcelona. Este assunto foi recentemente analisado por

participando, em larga escala, no transporte de peixe e couros para os domínios da coroa de Aragão, carregando armas da Flandres para Génova, levando letras de câmbio de mercadores da cidade para grandes firmas como os Médicis e participando activamente no corso que por aí, em qualquer parte, se fazia.

Sem possibilidades de rastrearmos o trânsito medieval de matérias para a cordoaria provenientes do Norte (do Báltico ou distribuídas via Flandres[1253]), é precisamente do sul ibérico, da região andaluza e de uma faixa extensa que alcançava os domínios da coroa de Aragão, que recebemos mais notícias sobre os principais pólos abastecedores de matérias-primas, linho e esparto, de que a cordoaria do Porto se aproveitava[1254]. Servida por uma boa rede de cidades, a Andaluzia possuía meios de dinamizar intercâmbios, concentrar mercadorias e capitais, e chamar comerciantes. Não por acaso, Braudel considerou a baixa Andaluzia quinhentista "uma das regiões mais ricas do Mediterrâneo[1255]. Este efeito gravitacional fez-se sentir com particular evidência no final da Idade Média, sendo notório o desenvolvimento de relações privilegiadas com outras regiões economicamente evoluídas. Cite-se, a título de exemplo, o caso de Valência (englobando-se aqui uma vasta faixa costeira estendida para sul até Alicante), cujos barcos e mercadores participam neste movimento. E, para o que agora nos ocupa, transportando cargas de esparto, mercadoria emblemática do entorno alicantino[1256]. Assistiu-se, assim, à estruturação de uma área económica alargada, com uma oferta de bens, serviços e oportunidades ampla que, a curto prazo, não deixaria de interessar outros agentes mercantes de espaços peninsulares mais ou menos próximos. Os do Porto não tardam. Atraídos pela vasta gama de mercadorias disponível ao trato, os navios da cidade tomam parte activa na projecção das rotas meridionais, levando artigos de diversa proveniência por conta dos armadores, ou fretados por mercadores, nacionais e estrangeiros, e trazendo outras cargas nelas adquiridas.

FERRER i MALLOL, María Teresa – *La piratería y el corso entre el Mediterráneo y el Atántico*. Comunicação apresentada às V Jornadas de História Medieval Luso-Espanholas, que decorreram em Cádiz entre 1 e 4 de Abril de 2003 (actas no prelo).

[1253] Não há documentação consistente que nos informe sobre cargas de linho ou esparto para a cordoaria vindas dessas regiões na Idade Média, facto que, por si só, é já bastante significativo embora, como veremos, essas importações sejam verosímeis.

[1254] Como apontou Ricardo Córdoba (*Técnicas de cordonería...*, citado, p. 107), trata-se da região onde os níveis de produtividade destes artigos atingem valores mais elevados em toda a Península.

[1255] BRAUDEL, Fernand – *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II*, vol. I. Lisboa: Edições D. Quixote, 1983 (1ª edição em língua francesa, 1946), p. 97.

[1256] Agradeço ao Professor José Hinojosa Montalvo as informações que me deu acerca das potencialidades das espartarias dos territórios circundantes de Valência e de Alicante.

Importa sublinhar as características durante muito tempo patenteadas por este trato meridional. Conforme recentemente destacou José Hinojosa Montalvo[1257], devemos olhar com atenção para o facto de ele não ser apenas um comércio de mercadores propriamente ditos. Lado a lado com estes, e em certos casos, mesmo, suplantando-os (em quantidade, bem entendido), vemos patrões de naves e marinheiros activamente envolvidos em transacções variadas, rentabilizando o investimento aplicado na armação e, de certa forma, explicando o papel da navegação na oferta de produtos para o artesanato portuense, anteriormente descrito[1258]. Por outro lado, é importante que o particular não nos turve a visão do geral. O comércio com estes territórios vai muito para além dos materiais para a cordoaria, cuja forma de aquisição motiva estas páginas. Trata-se de um comércio muito evoluído e diversificado, envolvendo produtos ricos como o açúcar e as sedas, comprados não apenas com os lucros da venda dos artigos tradicionais da economia portuguesa já apontados, mas, conforme avançamos no tempo, graças ao rendimento conseguido com a venda de escravos, tráfico que os portugueses começam a dominar[1259].

Mas de momento interessam-nos os linhos e o esparto. Distribuídas pela Andaluzia[1260] e Aragão, localidades como Sevilha[1261], Cádiz, Almería, Alicante e Valência, constituem-se nos centros exportadores mais directamente relacionados

---

[1257] Nas referidas V Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval onde apresentou um estado da questão sobre as relações económicas mantidas entre Valência e Cádiz numa comunicação subordinada ao tema *La bahía gaditana y Valencia. Áreas de convergencia mercantil a fines de la Edad Media.*

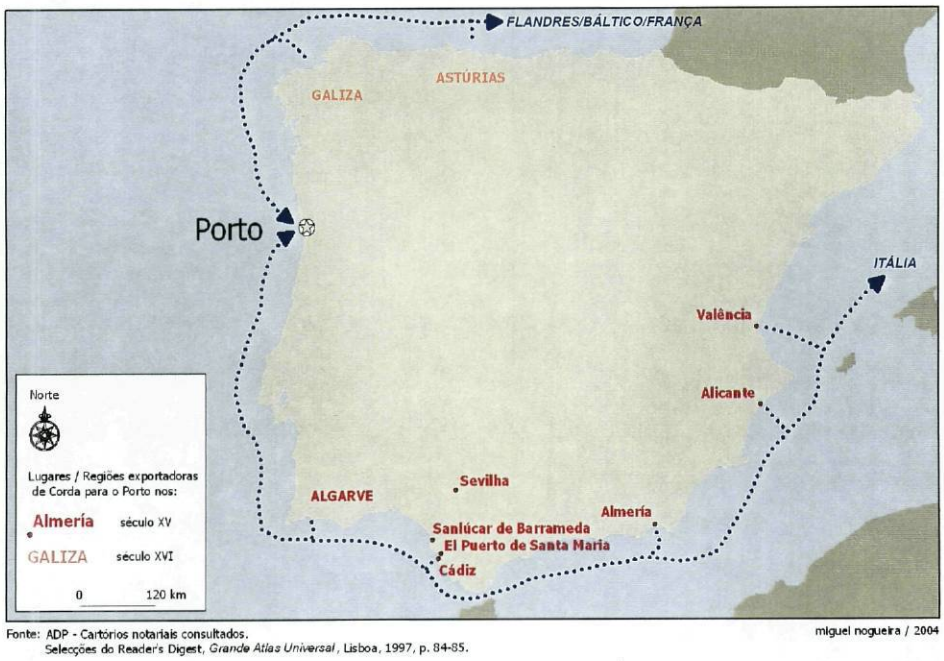
[1258] Como veremos adiante, no final do século XVI, serão os mareantes flamengos e franceses a retomar esta tradição.

[1259] É, em parte, consequência do trato de escravos (sobretudo, numa primeira fase, cativos berbéres capturados no mar e vendidos em vários portos como no Grau valenciano) que se justificará a abertura, em 1446, de um consulado português em Barcelona. Refira-se, também, que em torno das relações valencianas (aragonesas) e portuguesas, há um grande envolvimento de agentes das potências comerciais italianas (parte dos linhos vendidos nestes mercados são de origem italiana), que seguiam atentamente o desenvolvimento dos negócios realizados em costas aragonesas. GUIRAL-HADZIIOSSIF, Jacqueline – *Valencia, puerto mediterráneo...*, citado, p. 535.

[1260] Muitas vezes identificada como Castela na documentação mercantil do Porto.

[1261] A cordoaria sevilhana dependia das importações de matérias-primas de lugares como Córdova, Ubeda e Baeza. Também aí chegavam (ainda no período medieval) carregamentos por mar, vindos do estrangeiro (principalmente de Itália); sobre este assunto ver LADERO QUESADA, Miguel Angel – *Historia de Sevilla. La ciudad medieval (1248-1492)*, 3ª edição revista. Sevilha: Universidade de Sevilha, 1989, p. 95. A importância desta cidade em termos de comércio internacional, no contexto que tenho vindo a referir, pode ser também verificada em 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. Para uma panorâmica geral deste mesmo comércio ver também GONZÁLEZ JIMENEZ, Manuel – *El comercio andaluz en la era de los Descubrimientos*, in *Actas do Congresso Internacional "Bartolomeu Dias e a sua época"...*, citado, vol. III, p. 387-403.

com a cidade do Porto. Entre eles, ressalta a ligação aos centros andaluzes, sobretudo aos portos de abastecimento (a Sevilha) e escoamento de Cádiz[1262], Sanlúcar e Porto de Santa Maria[1263]. Trata-se, no fundo, de explorar um contexto de expansão da cordoaria (ou, pelo menos, da sua comercialização), especialmente na capital andaluza, onde o desenvolvimento do sector é explicado "para atender às necessidades de [...] cordame de barcos"[1264].



Mapa 6 – Centros ibéricos fornecedores de materiais para a cordoaria do Porto nos séculos XV e XVI

A leitura do mapa é elucidativa quanto aos pontos básicos de abastecimento da cordoaria portuense nos finais da Idade Média, situando-se os principais centros na linha de costa compreendida entre Valência e Sanlúcar de Barrameda. Mas impõem-se algumas precisões. Em primeiro lugar, trata-se, essencialmente, de portos de

---

[1262] Sobre o papel distribuidor deste centro portuário, veja-se AZNAR VALLEJO, Eduardo – *Cadiz y su región en la expansión atlántica*, in "Estudios de Historia y Arqueología Medievales", nº 10. Cádiz: Universidade de Cádiz, 1994, p. 11-23; mais recentemente, este investigador alargou o âmbito da sua análise na comunicação que proferiu no *Simpósio de história marítima do século XII ao XVI*, realizado em Pontevedra (29, 30 de Novembro e 1 de Dezembro de 2001), subordinada ao tema *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.

[1263] E, embora menos referido, Málaga.

[1264] LADERO QUESADA, Miguel Angel – *o. c.*, p. 95. Deste modo, justificando, em parte, a presença de mercadores de Valência e de Alicante e a ligação a estas localidades. Sobre este assunto, ver SANTAMARIA ARANDEZ, Alvaro – *Aportación al estudio de la economía de Velencia durante el siglo XV*. Valência, 1996, citado por Miguel Angel Ladero Quesada, na obra referida antes, p. 122.

escoamento, pois desconhecemos os limites das áreas produtoras[1265]: em geral, podemos afirmar que Valência e Alicante, integrados na coroa aragonesa, concentram as produções das suas zonas envolventes, enquanto Almería, Cádiz, Porto de Santa Maria e Sanlúcar desempenham igual função na Andaluzia (por exemplo, escoando a produção de Córdova). O Algarve, referenciado durante a Idade Média como zona produtora, perderá essa qualidade durante o século XVI, passando a desempenhar um papel interessante como entreposto das produções do reino vizinho. A seu tempo descreverei o processo mais pormenorizadamente. Outro esclarecimento, agora quanto à legenda: embora se distingam locais referenciados no século XV e no século XVI, deve dizer-se que todos eles se mantêm na centúria de Quinhentos, e para além dela. De qualquer forma, tanto a Galiza como as Astúrias, só esporadicamente surgem na documentação como centros fornecedores[1266], funcionando, inclusivamente, como mercados receptores de cordoaria do Porto. Uma vez que esta representação cartográfica tem um objectivo muito concreto, como se verá na exposição abaixo, a tónica foi colocada nos centros ibéricos de exportação de matérias-primas para a cordoaria. No entanto, por diferentes razões, as rotas de abastecimento assinalam outros espaços fundamentais na geografia comercial destes produtos: a Itália, a Flandres, o Báltico e a França. Diferentes porque, no caso da Itália, que sabemos ter tido um papel interessante no equipamento dos navios fabricados na Ribeira das Naus, sendo a enxárcia inclusivamente transportada em navios do Porto, Matosinhos e Leça para os armazéns régios de Lisboa[1267], não temos notícias de que tenha chegado ao Porto. Pelo contrário, tanto a Flandres (na realidade tratar-se-á dos corredores marítimos com origem no Báltico) como a França, mas sobretudo a primeira, desempenharam um papel essencial na cordoaria portuense, como pode ser verificado no mapa geral de importações de materiais para a construção naval da cidade, nos quadros relativos a esta temática e nos textos que os acompanham.

[1265] Razão pela qual se optou por cartografar apenas os pontos e não desenhar áreas. Aproveito, mais uma vez, para agradecer ao Dr. Miguel Nogueira o trabalho realizado nesta representação, nomeadamente o facto de ter aceitado incluir no mesmo mapa regiões e lugares de referência.

[1266] Talvez apenas em alturas de maior procura de materiais, aquando da construção de galeões para a armada real. Creio que no caso da Galiza, esta região, conforme analisarei noutra altura, funciona principalmente como centro redistribuidor de cordame e fio do Norte, flamengo ou francês; daí chega em 5 de Agosto de 1578 uma pinaça carregada de limões e seis barris de fio de barbante, que tudo carregou em Baiona, porto de encontro de uma intensa navegação internacional. AHMP – *Livros de visitas de saúde*, liv. 2, fl. 80v. Como curiosidade, refira-se que se aproveita no Porto o cordame de um navio asturiano naufragado na entrada da barra (falarei mais em detalhe deste episódio quando tratar a questão dos salvados).

[1267] COSTA, Leonor Freire – *o. c.*, p. 356-358.

Esta ampliação, sobretudo no respeitante aos mercados nórdicos do cânhamo, especialmente bálticos/russos (rotulados na documentação como *flamengos*, em parte devido ao facto de o seu transporte se fazer primordialmente por intermédio de navios holandeses) é fenómeno conhecido na Península Ibérica desde a segunda metade do século XVI, contribuindo para subalternizar os circuitos do esparto mediterrânicos[1268].

A Andaluzia como ponto de encontro da navegação e negócios portugueses foi motivada pelas razões económicas aduzidas anteriormente. E por mais uma, de peso, à qual não tem sido prestada muita atenção. A partir dos anos inciais da década de 1460, diversos problemas marítimos provocados pelo corso português em águas de Valência[1269] acarretaram represálias e a instauração de um imposto permanente sobre o comércio feito por mercadores de Portugal (que revertia a favor dos valencianos lesados pelos ataques). Estes acontecimentos terão contribuído para certo afastamento da nossa navegação nessas paragens e consequente diminuição dos negócios aí realizados. O movimento marítimo portuense que, no início desta centúria, juntamente com o de Viana, representava cerca de 78% da totalidade das presenças portuguesas em Valência[1270], decairá fortemente até às primeiras décadas do século XVI, só então se registando uma ligeira recuperação[1271]. Face a este enquadramento, a Andaluzia e os seus portos

---

[1268] Sobre este assunto ver o importante estudo de 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...*, citado, p. 397. É essencial a consulta deste estudo (p. 395-426) para se perceber a evolução da indústria de cordoaria peninsular entre finais da Idade Média e por todo o Antigo Regime.

[1269] Em vários momentos ao longo do século XV, o corso português representou um factor de instabilidade muito forte nesta área. Sobre este tema ver GUIRAL HADZIIOSSIF, Jacqueline – *o. c.*, p. 143-145.

[1270] FONSECA, Luís Adão da – *O Porto nas rotas do Mediterrâneo...*, citado, p. 134. Ver também, GUIRAL-HADZIIOSSIF, Jacqueline – *o. c.*, p. 538-541.

[1271] Embora se anunciasse desde 1487, quando o assunto ficou mais ou menos definitivamente sanado. Impõe-se uma breve nota sobre este conflito, pois ele está na base da criação de um regime fiscal *sui generis*, o "direito português" fonte documental de extrema importância para a história comercial portuguesa da segunda metade do século XV (ver nota 1252) e começa a ser estudada profundamente. Tratou-se, inicialmente, de uma questão de represálias. Os primeiros incidentes têm lugar no verão de 1461: próximo de Sanlúcar de Barrameda, a frota do infante de Portugal D. Fernando [herdeiro do infante D. Henrique] apresa um barinel valenciano e de um habitante de Bruges. Em 1462, num caso semelhante, enfrentam-se um barinel, duas caravelas da frota do infante D. Fernando e uma caravela valenciana, entre Onda e Alcudia. Estas duas agressões tiveram muito eco no mundo comercial de Valência. Levaram ao estabelecimento de um imposto específico sobre o comércio português no reino, até serem alcançadas as somas perdidas [10% na entrada das mercadorias e 5% na saída. Cobra-se pelos comerciantes lesados, Gaspar Valleriola e Pere Barceló]. Em 1480 havia caído em desuso e um dos herdeiros dos comerciantes pede autorização para continuar a cobrá-lo. Nessa altura, ele converte-se em «imposto português». Sobre os corsários de D. Fernando (especificamente Álvaro Dias e Diogo Mendes, que "andauam darmada"), neste contexto (assaltando também a navegação

representam como que uma espécie de "espaços neutrais" onde é possível manter e concretizar negócios com empresários de variada procedência e, no fundo, onde se desenvolvem e ampliam relações económicas fundamentais[1272].

A outro nível, o mesmo tipo de encontro terá lugar no Algarve. Já vimos como este território se constituíra como um dos mais importantes centros exportadores de esparto durante os séculos XV e XVI, embora neste último período a sua capacidade de comercialização do produto tenha diminuído, dado o recuo desta herbácea em favor das frutas e da área cultivada[1273]. Apesar de tudo, essa quebra será compensada pelas compras efectuadas junto de agentes estrangeiros aí estantes. Encontram-se na documentação quinhentista do Porto, notícias de contratos entre mercadores do Porto e congéneres valencianos relativas à entrega e transporte de cargas daquelas fibras em navios da cidade. Tornarei a este assunto. Possivelmente, essas relações seriam bem mais antigas. Desde cedo, o Algarve era palco de um intenso jogo de comércio internacional, especialmente em torno da fruta e da pesca. Destaquem-se as interessantes relações que esta região mantinha com a Andaluzia (e, pela dinâmica imposta pelo processo comercial antes revelada, directa e indirectamente com Aragão e algumas cidades italianas), "certamente intensas [e que] devem ser situadas no quadro dos intercâmbios de âmbito regional entre áreas muito próximas, com raízes anteriores à conquista cristã"[1274]; e com o

---

francesa), ver 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, especialmente no capítulo CXIX ("Como dom Henrique filho do conde de uyana tomou huma gallee de proençaaes que andaua darmada E da grande pelleia que ouue ante que a filhasse"), p. 281-289. Como acima referi, o "direito português" ("dret portugués") está a ser estudado por uma equipa de investigadores composta por David Igual Luis, Maria Rosa Muñoz Pomer e Germán Navarro Espinach; em comunicação apresentada às V Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval (*El comercio portugués en el Mediterráneo durante da Baja Edad Media*) consideram que este imposto (negociado tendo vista a sua abolição e a colaboração luso-valenciana em diversos projectos em 1480 com dez mestres de caravelas portuguesas, mas que foi cobrado até 1512) anuncia um sistema europeu de relações, um "direito internacional comum" e, em parte, contribui para definir a modernidade. Também informações em GUIRAL-HADZIIOSSIF, Jacqueline – *o. c.*, p. 536-537.

[1272] A capacidade de atracção andaluza será mais ampliada a partir de finais da Idade Média com a instalação do complexo administrativo e portuário em torno do comércio com as Índias (a instalação oficial da *Casa da Contratação* data de 1503). Apesar disso, e do prodomínio das relações económicas em torno desta realidade, é possível detectar transacções que se realizam lateralmente a ela, resultantes dos contactos que se fazem, por exemplo, com comerciantes de Valência aí presentes. Quanto à relação com esta cidade, os estudos da equipa referida na nota anterior vêm a comprovar o enfraquecimento da presença portuguesa. Isso não impede a continuidade de negócios, realizados noutros lugares.

[1273] MAGALHÃES, Joaquim Antero Romero – *Para o estudo do Algarve económico...*, citado, p. 176.

[1274] 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.

norte de Portugal, em cujos navios as produções locais são embarcadas e encaminhadas para os mercados ingleses e flamengos, numa navegação que faz escala no "Porto [e em] outras terras"[1275]. "Periferia do Sul de Portugal, periferia da Andaluzia Ocidental", como o definiu Joaquim Romero Magalhães[1276], o Algarve assumiu papel importante na estruturação do conjunto comercial marítimo portuense da Baixa Idade Média e, como lobrigaremos, manteve-se nos horizontes dos seus mercadores durante o século XVI.

Portanto, tendo em conta este contexto de relações mercantis, não seria difícil encontrar linho e esparto "debaixo da coberta" (na fórmula dos contratos de fretamento) dos navios portuenses que dali vinham, numa política bem conhecida de rentabilização do frete marítimo.

Não há muitos exemplos concretos desta modalidade de abastecimento. Mas, um dos que se conhece é bastante significativo, em vários sentidos: na exemplificação do tipo de comércio de que tenho vindo a falar; do investimento de homens dos ofícios em meios de transporte marítimo; do direccionamento de uma parte da navegação do Porto para o Mediterrâneo; do tipo de navegação, de cabotagem, posto em prática neste período; e, decorrente deste último, da importância do frete marítimo e diversificação dos negócios. Durante o século XV, havia no Porto uma embarcação chamada *navio dos Cordoeiros*[1277]. Tratava regularmente no Algarve e no Levante[1278], pelo menos até 1446, ano em que foi tomada por corsários ingleses[1279]. Propriedade de Vasco Pires e Domingos da Maia, "cordoeiros e moradores na cordoaria assima de Miragaya", sabemos que, no mínimo desde 1423, efectou numerosas viagens para Lisboa, o Algarve e o Levante carregando arroz, sal, panos e especiarias. E esparto. Sobretudo esparto, que era adquirido e embarcado como frete de retorno nestes portos e, posteriormente, encaminhado para as oficinas da cordoaria do Porto[1280].

[1275] MAGALHÃES, Joaquim Antero Romero – *o. c.*, p. 202.

[1276] Em "A conjuntura económica", capítulo da obra *O Algarve da Antiguidade aos nossos dias...*, citado, p. 253.

[1277] Também se lhe chama *barca dos Cordoeiros*. Aponte-se um caso análogo: a existência de uma *nau Tanoeira*, usada habitualmente para transporte de madeiras de aduela para os tanoeiros da cidade.

[1278] Isto é, no Mediterrâneo. Era assim que nos meios marítimos portuenses se designava o espaço localizado além do estreito de Gibraltar: qualquer navio que o ultrapassasse navegava no Levante.

[1279] AHMP – *Livro B*, fls. 265-265v, publicado no *Livro antigo de cartas e provisões...*, citado, p. 193-194.

[1280] ADP – *Cabido*, liv. 814, fls. 54v-60. Na altura em que foi apresada pelos ingleses (esteve, portanto, pelo menos vinte e três anos no activo), junto a Lisboa, trazia panos e especiaria do Levante.

Este esquema de aprovisionamento de matérias-primas para a cordoaria manteve-se até finais da centúria, juntando-se às mercadorias que chegavam por mar os linhos produzidos no Minho e, especialmente, em Trás-os-Montes, num trânsito feito através dos circuitos terrestres e fluviais. Nesse processo, continuam a participar alguns cordoeiros, usufruindo de ligações familiares há muito estabelecidas[1281]. A possível irregularidade deste tipo de abastecimento, bem como a magnitude e a urgência do projecto, terão estado na base da opção pelo envio de fio de Santarém, em 1496, a ser transformado em cordame na cidade e equipar os navios fabricados no Porto para o périplo de Vasco da Gama[1282].

Durante a primeira metade do século XVI, os termos da questão vão ser alterados substancialmente. Mais do que problemas de fornecimento, uma série de alterações na geografia dos mercados, o regime de participação do tecido comercial e as opções marítimas deles decorrentes, determinarão diferenças importantes em relação ao que antes foi exposto.

Neste sentido, preparou-se a entrada naquilo que podemos considerar uma segunda fase nas modalidades de comercialização de materiais para a cordoaria e, em geral, para a construção naval. E não só. Acompanhar estas modificações é conferir todo um processo profundo de reestruturação da actividade comercial do Porto, assistir à introdução de novos agentes económicos e sociais, de novas formas de actuação, de novas relações de força. Teremos ocasião de os observar de forma mais atenta.

Portanto, um novo comércio. E com novos protagonistas. Recuperando algumas ideias antes registadas, trata-se de um comércio que, no fundo, advém do reposicionamento mercantil da urbe, num processo estreitamente relacionado com a regeneração do seu corpo de comerciantes e das novas directrizes que dele emanam[1283].

Sabe-se quem são muitos destes mercadores. Conhecemos os seus nomes e muitas das suas transacções. Sabemos que entre eles há diversos cristãos-novos ou elementos com eles relacionados. Já travámos conhecimento com alguns deles.

[1281] E das quais ainda teremos ecos no século XVI.

[1282] Embora apontando outros motivos para esta operação, ver CUNHA, Maria Cristina – *A compra do fio para as naus...*, citado, p. 491-529.

[1283] Por exemplo, o recurso aos contactos que ele tem estabelecidos; os esboços de monopólios deles decorrentes. Tudo isto ligado a alterações estruturais nos movimentos expansionistas português e castelhano, descritas por Aurélio de Oliveira (*Nos rumos da modernidade...*, citado, p. 202-206) conhecidas nos diferentes ambientes marítimos, e sentidas em muitos sectores, com consequências no acréscimo dos custos de armação de navios e as diferenças de modelos utilizados (diferenças também nas tonelagens, com o correspondente aumento dos preços do transporte), no financiamento das viagens, no aumento do volume dos capitais envolvidos nas diferentes transacções, no planeamento dos negócios, nas técnicas comerciais e financeiras utilizadas, etc.

Praticamente todos apresentam um traço comum: funcionam em redes mercantis (principalmente de tipo familiar) com feitores e negócios estabelecidos nas principais praças da economia europeia, e no espaço colonial ibérico. Sem grandes dificuldades topamos com eles em qualquer porto do mundo conhecido de então; mas é certo encontrá-los em Antuérpia, Sevilha ou Burgos. Não faltarão oportunidades para tal.

São estes homens quem agora determina o ritmo mercantil da cidade. Quem monopoliza as mercadorias ao trato. Quem recebe encomendas e se encarrega de providenciar o abastecimento das oficinas. E isso é notório na evolução da sua carteira de negócios, paulatinamente ampliada.

É interessante verificar que os materiais para a cordoaria, bem como as próprias lonas para as velas ou o ferro para a pregadura, até aí ausentes das suas listas de encomendas (dominadas durante muito tempo pela importação de tecidos, ferramentas, artefactos de cobre e estanho, livros, obras de arte, etc.) passam a fazer parte integrante e contínua da sua carteira de negócios. Ou seja, estamos perante mais um exemplo da dispersão de capitais e de investimentos noutras áreas, faceta que, como é sabido, é uma das mais características do mercador e do comércio do Antigo Regime[1284]. Os nossos já bem conhecidos Vitória constituem um excelente exemplo disto. Habitualmente, vemos os membros desta família a negociar ferro, breu, aceiro, têxteis flamengos, pastel, sumagre e madeira de aduela[1285]; mas, a partir de meados do século, passam também a interessar-se pela compra e venda de esparto. Em 16 de Julho de 1568, Pedro Fernandes, mercador, morador na rua de S. Miguel, recebe 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

---

[1284] E, no entender de Braudel, poderá ter constituído um recurso estratégico motivado por eventuais dificuldades sentidas no mercado a meio da centúria: "depois da recessão de meados do século, desenha-se uma situação diferente a favor de empreendimentos mais numerosos mas unitariamente mais restritos". BRAUDEL, Fernand – *O Mediterrâneo...*, citado, vol. I, p. 490.

[1285] Estes negócios, evidentemente, não podem ser separados de uma participação activa em toda a gama de negócios envolvendo o comércio colonial, o fretamento de navios e o transporte de mercadorias nele envolvido.

logea das casas de Isabell Rodriguez [...] na rua da Porta Nova da parte de dentro"[1286].

Repare-se na mobilização que este comércio implica: aplicam-se capitais, movem-se meios financeiros disponibilizados pelos maiores comerciantes (que também participam no trato), alugam-se e ocupam-se armazéns na zona ribeirinha junto dos locais de carga e descarga, e estabelecem-se esquemas de redistribuição das mercadorias. Assim sendo, os mesteirais passam a ser obrigados a recorrer a estes homens, quando se trata de adquirir matérias-primas para a sua arte. Isto também, porque, no novo contexto comercial quinhentista, deixa de ser possível ao modesto agente mercantil ou, mesmo, ao próprio artesão, investir as agora avultadas somas requeridas na armação de navios, cuja posse e exploração evitaria mais um factor de dependência. Resumindo: torna-se inviável, por exemplo, os cordoeiros comprarem, armarem e manterem no activo um navio como faziam no século precedente[1287].

Assim, se anteriormente os oficiais ligados à construção naval contavam com os fluxos normais de abastecimento determinados pela navegação da cidade (na qual, pelo menos em parte participavam[1288]), agora passam a estar dependentes da oferta proporcionada pelos grandes mercadores. E isso, já o disse, tanto é válido no caso da cordoaria como no do provimento de ferro ou do fornecimento das oficinas de velas. No fundo, é voltar ao registo daquilo que sucedia com as telas para o velame ou o ferro e aceiro para os componentes metálicos, é constatar uma realidade que perpassa o período em que trabalhamos: cada vez mais, o artesão depende do mercador no fornecimento da matéria-prima com que labora[1289].

> No dia 31 de Março de 1557, apresentam-se em casa do tabelião Gaspar de Couros, Manuel Lobo, fidalgo da casa do rei, João Gonçalves, Baltasar Nogueira, Pantalião 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 Lobo trinta e cinquo milheiros e hum carteyrom d'esparto d'Alliquante per preço e contya de sesemta e tres mil e quatrocentos e cinquoenta reaes". Comprometiam-se a

---

[1286] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 26, fls. 24-25.

[1287] Como estudaremos no capítulo 3, a maior parte da frota do Porto quinhentista é detida por parcerias de mercadores, mareantes e, só raramente, por membros mais abastados dos ofícios.

[1288] Para além do *navio dos Cordoeiros*, havia também no Porto quatrocentista uma *nau Tanoeira*.

[1289] Como acontece, por exemplo, em Sevilha, realidade que muito nos tem aproveitado no enquadramento desta temática. MORALES PADRÓN, Francisco – *Historia de Sevilla. La ciudad del Quinientos*, 3ª edição revista. Sevilha: Universidade de Sevilha, 1989, p. 147.

pagar-lhe a dívida até ao S. João e os direitos, como a sisa, corriam também por sua conta[1290].

Passemos a outros dois exemplos, agora de finais do século, demonstrativos desta modalidade comercial.

- A 14 de Maio de 1598, na casa de Simão Vaz, poderoso mercador da cidade, localizada na rua de S. Miguel, António Pinto e Manuel Dias, cordoeiros, declaram "que hera verdade que [...] Francisco Vaz da Costa [filho do mercador citado] lhes vemdera fiado dezanove mylheiros e meo d'esparto a preço de sete mill e quinhentos reais ho mylheiro [...] do quall esparto diseram estarem entregues e contentes", comprometendo-se a pagar a dívida[1291], em partes, até 15 de Outubro do mesmo ano[1292].

- Poucos dias depois, os cordoeiros António Gonçalves, Francisco de Barros e Domingos Ribeiro, com a nossa já conhecida Eva Afonso, dirigem-se à mesma casa da rua de S. Miguel. Desta vez, o negócio era com Henrique Gomes da Costa, filho do dito Simão Vaz, ao qual haviam comprado "fiado" quinze milheiros de esparto a 8 250 reais o milheiro (portanto, mais caro que o anterior) "do qual esparto diseram estarem entregues e contentes a sua vontade". A confiança no produto comprado era grande (ou a necessidade assim o impunha) pois, conforme declaram "posto que se ache pellos juizes do oficio de cordoeiro que allgum delle nam serve e se queyme que sera a conta delles ditos cordoeyros e Eva Afomso atras nomeados". Também desta vez se previa pagar a dívida[1293] em partes, até 20 de Dezembro do mesmo ano[1294].

Evidentemente, são agora os interesses desses negociantes a fazer lei. E isso é notório a vários níveis. De imediato, impondo uma dinâmica comercial bem conhecida no Antigo Regime, na qual o contrato de curto prazo (que, na prática, funciona como empréstimo de curta duração ou título de obrigação de dívida) ganha especial relevo[1295]. Em seguida, beneficiando da posição alcançada, estendendo a

---

[1290] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 12, fls. 14-14v. Este contrato interessar-nos-á por outros motivos.

[1291] Que ascendia a um total de 146 250 reais.

[1292] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 115, fls. 22-22v.

[1293] 123 750 reais.

[1294] O que, num caso e no outro, aponta para um escoamento relativamente rápido da produção de cordas.

[1295] Cite-se o caso de um porto ibérico, 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...*, citado, p. 109-118. Para o enquadramento geral desta temática ver BRAUDEL, Fernand – *Civilização material...*, citado, tomo 2, p. 392 e seguintes.

sua capacidade de domínio do mercado para além dos limites da cidade, e alcançando os centros navais circundantes que, em certa medida, parecem passar também a depender daquilo que eles disponibilizam[1296]. Deste modo, contribuem também para acentuar a projecção comercial da cidade e o seu posicionamento como centro de apoio logístico à navegação nortenha. Por fim, forçando uma alteração da geografia comercial da urbe. Contrariamente ao seu antecessor quatrocentista, o comerciante portuense do século XVI trata predominantemente no Norte, na Flandres, nesse vastíssimo mercado que lhe possibilita o escoamento dos produtos brasileiros, a aquisição de todo o tipo de bens necessários à economia (doméstica) da cidade, as mercadorias com que enche os barcos que envia para o ultramar[1297] e, claro, os materiais para o artesanato e a construção naval.

Não sendo o único, este último aspecto acentua uma realidade que há algum tempo se vinha anunciando, a saber, uma certa diminuição da frequência com que os navios do Porto rumam para o Mediterrâneo, apesar de nos exemplos indicados acima isso não ser visível. Mas essa alteração é um facto, como verificaremos. No entanto, e porventura com maior significado, mais do que diminuição do tráfego, há uma modificação no tipo de negócios aí efectuados que resulta tanto da evolução interna desta região, como dos próprios interesses dos mercadores do Porto. Aliás, é impensável para um mercador do século XVI dispensar uma qualquer forma de ligação a Sevilha e aos seus ancoradouros satélites.

Por estas razões, torna-se importante matizar esta quebra da navegação do Porto rumo ao sul da Península. Mais do que propriamente o "desaparecimento" dos navios portuenses de alguns portos, como indubitavelmente aconteceu no de Valência pelos motivos já referidos, há como que uma espécie de "divisão do trabalho" na qual nos apercebemos da existência de diferentes níveis de exploração de rotas marítimas. Isso passa por uma marcada opção atlântica, elegendo-se o Brasil como destino primeiro da navegação oceânica, e a Flandres como suporte básico deste complexo. A exploração dos circuitos mediterrânicos (rotas do sal andaluz, rotas de acesso a Sevilha, participação nos circuitos alargados constituídos

---

[1296] Amélia Polónia alude à circunstância de um capitalista do Porto aparecer a fornecer aprestos navais a construtores de Vila do Conde. Veja-se *Vila do Conde...*, citado, vol. I, p. 342. Diga-se também, que num provável esquema de aproveitamento de eventuais condições mais favoráveis, alguns comerciantes do Porto encaminham as suas importações de ferro, breu e aço para a alfândega vilacondense, numa prática que será combatida pela legislação. Ver TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 639.

[1297] Vemos assim que o interesse dos grandes homens de negócios da cidade no investimento em materiais habitualmente aplicados na construção naval, pode manifestar-se em razão dos seus empreendimentos mais alargados, da sua participação no trato oceânico e na colocação em pontos-chave do império, de artigos aí em falta. Ver as diferentes referências às exportações de Henrique Gomes ao longo deste trabalho.

em torno da economia-mundo castelhana e em transacções realizadas à margem desta, recurso ao mercado de seguros que aí funcionava, em suma, ao vastíssimo complexo comercial que aí se estruturara) será entregue a uma navegação de médio raio e de cabotagem que, dos portos dependentes de Matosinhos e Leça, continuará a processar-se a elevado ritmo[1298].

Mas, e insistindo na questão da cordoaria, sem dúvida que a Andaluzia, região de onde eram expedidas as maiores remessas de linho e de esparto, já não se mostrava capaz de responder às solicitações do Porto, pelo menos com a regularidade desejada. Perante este novo contexto, houve que encontrar alternativas noutras partes. Embora se trate de datas mais tardias, olhe-se para as pautas de manifestos da redízima relativos às compras de fio e de linho nos anos de 1573-1574, 1578-79, 1584-85 e 1591[1299]: em relação ao primeiro, em trinta e sete notícias, apenas numa se refere que o fio foi comprado em Castela e noutra em Lisboa. No restante, com excepção de sete situações em que não se indica o lugar de compra, ele foi exclusivamente adquirido na Flandres ou via Flandres. Quanto ao linho, a mesma tendência: em trinta e três referências a importações, apenas sete (cinco sem lugar indicado e duas na França) não tiveram lugar nos mercados flamengos. Mais elucidativo do que isto, é difícil.

Todavia, este afastamento do sul da Península em busca de fibras, que não será definitivo como se viu pelos exemplos atrás apresentados, radica noutros factores, mais complexos, próprios da evolução interna da própria cidade hispalense e, no seu conjunto, da economia andaluza. Importa revisitá-los brevemente pois eles estão na origem de certas movimentações e facetas do trato marítimo directamente relacionadas com o tema que nos ocupa.

O panorama comercial andaluz era então substancialmente diferente. Marcado por uma larga "subordinação" ao sistema da *Carreira das Índias*, tal como vários investigadores têm afirmado e cujos termos recentemente García-Baquero González sintetizou[1300], este espaço deixa de pesar como antes no abastecimento de materiais para a cordoaria portuense: à partida, porque eles faltam na própria cidade de Sevilha, o seu entreposto fundamental[1301]. No século XVI, dá-se mesmo uma

---

[1298] Veremos em pormenor esta movimentação, esta nova movimentação que, na expressão de Braudel, "mudou de natureza", na qual participam, não apenas mercadores do Porto mas também de todo o Entre Douro e Minho, bem como os meios marítimos nela aplicados.

[1299] São os únicos anos para os quais existem notícias sobre estas compras.

[1300] GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, António – *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.

[1301] MORALES PADRÓN, Francisco – *o. c.*, p. 147.

inversão: até aí exportadora de fio e de enxárcias, a cidade passa a vê-las frequentemente a integrar a sua lista de importações[1302]. Por outro lado, e, de certo modo, em contraste com aquilo que sucedeu no Porto, a sua cordoaria não encontrou na indústria naval um estímulo ao seu desenvolvimento, produzindo "fundamentalmente embarcações de pequena tonelagem, usadas no transporte fluvial. Os barcos grandes, destinados à *Carreira das Índias*, feitos em Sevilha, não gozaram de prestígio pois o pinheiro indígena, bom para os mastros ou obras mortas, era mau para os cascos, e o carvalho estrangeiro não se obtinha com facilidade"[1303]. Dominguez Ortiz aduz os significativos argumentos: "Era uma utopia querer criar uma potente indústria naval quando não só as madeiras como o cordame, velame e outras partes essenciais, havia que trazê-las de longe". Assim, percebe-se a forte irregularidade do labor, facto que fazia com que artesãos da construção naval, cordoeiros incluídos, abandonassem a profissão[1304]. Como análise estrutural que poderá esclarecer as dificuldades por que passou a cordoaria sevilhana, bem como a restante actividade artesanal desenvolvida na cidade, e por motivos que ainda hão-de ser debatidos durante muito tempo, refira-se que "Sevilha, apesar das suas imensas oportunidades, nem criou uma indústria adequada, nem um instrumento bancário ao serviço da sua rede comercial"[1305] tornando-se, assim, fortemente dependente do estrangeiro nestes sectores. Finalmente, Robert A. Stradling nota, não apenas para a Andaluzia, mas para a totalidade da Península, uma dificuldade crescente no abastecimento de cânhamo, linho e outros materiais aos estaleiros, que pode explicar toda esta redefinição dos mercados[1306].

[1302] Vêm, inclusivamente, do Porto: em 1573, Jorge Vieira, mercador portuense, expede para Sevilha vários cabos, acompanhando certos barris de ferramenta. ADP – *Cabido*, liv. 106, fl. 10. No século XVII, as importações sevilhanas são já uma prática habitual; nas notas de compra de produtos enviados da Dinamarca para Espanha, o cânhamo, a enxárcia e a estopa contavam-se entre as mercadorias mais vulgarizadas. Sobre este (e muitos outros) assunto(s) ver o exaustivo estudo de ALCALÁ-ZAMORA y QUEIPO DE LLANO, José – *España, Flandes y el mar del Norte (1618-1639)*. Barcelona: Editorial Planeta, 1975, p. 69-72 e 233. Essa inversão no direccionamento do comércio e a elevação da Flandres a agente abastecedor preferencial de materiais (não apenas de codoaria, mas também de velame e madeira) é já bem nítida no século XVI. Sobre este assunto ver BRAUDEL, Fernand – *O Mediterrâneo...*, citado, vol. I, p. 339 e o referido trabalho de Manuel Díaz Ordóñez *La fabricación de jarcia...*, citado, p. 400-401, indicando que a mesma era fornecida por assentos.

[1303] MORALES PADRÓN, Francisco – *o. c.*, p. 150. Fenómeno também evidenciado por DOMINGUEZ ORTIZ, António – *Historia de Sevilla. La Sevilla del siglo XVII*, 3ª edição (1ª edição, 1984). Sevilha: Universidade de Sevilha, 1986, p. 129.

[1304] DOMINGUEZ ORTIZ, António – *o. c.*, p. 126.

[1305] Idem – *o. c.*, p. 126.

[1306] *La armada de Flandes...*, citado, p. 42-43.

Residualmente[1307] continua a haver casos de comércio de fibras, principalmente esparto, originárias da região de Valência e de Almería. Contudo, e isto é que é importante neste particular, o palco das transacções deslocou-se da Andaluzia para o Algarve: porque se trata de uma região também ela produtora; porque se evita o congestionamento de negócios que se sente em Sevilha e nos seus anteportos; porque os impostos sobre o comércio dispararam na Andaluzia[1308]; e, finalmente, porque se pode tirar partido da presença de mercadores estrangeiros estantes no litoral algarvio[1309].

Mas as coisas, definitivamente, mudaram. As gerações de cordoeiros que trabalharam no Porto desde meados do século XVI, utilizaram sobretudo materiais vindos do Norte, via Flandres. Não temos possibilidades de saber como é que isso se reflectiu no comportamento dos preços, nos ganhos que a partir de então retiravam da sua actividade e na margem de lucro que cabia aos capitalistas que investiam no seu comércio. Porém, sabemos que estes não investiam para perder dinheiro. Decerto esperavam retirar dividendos desse investimento, tanto nas vendas feitas a nível local, com as entregas aos armadores ou às oficinas do que como nos envios para o ultramar, já o constatámos, e onde os lucros atingiriam cifras mais compensadoras explorando as vantagens que o comércio colonial potenciava. Esta será outra faceta importante a marcar o investimento aplicado no comércio deste tipo de materiais pelos grandes mercadores, a saber, a garantia de manutenção de uma posição forte nos meios comerciais coloniais. Neste sentido, refira-se a expedição de "dous barris de barbante" que Henrique Gomes, cidadão, mercador de primeira linha no Porto, manda ao Brasil por intermédio do seu feitor António Fernandes em 10 de Abril de 1571[1310]. Deste modo, fiquemos pelo menos

---

[1307] Refiro-me apenas ao número de ocorrências (e à comparação entre ele e as cifras relativas aos envios da Flandres) e não às quantidades enviadas (que são significativas quando existem).

[1308] "Cádis, em 1583, declara que com as taxas impostas sobre o seu comércio desde 1560, o seu tráfego esta arruinado". BRAUDEL, Fernand – *O Mediterrâneo...*, citado, vol. I, p. 583. Embora incidindo a sua atenção sobre o estabelecimento do tráfico com as Índias a partir de Cádiz, Antonio García-Baquero González dá conta dos inúmeros direitos que oneravam o comércio marítimo e a desordem reinante na sua cobrança; ver, a este respeito o seu estudo *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, tomo I. Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1988, p. 194-195.

[1309] Trata-se, no fundo, de explorar as potencialidades conferidas pela vizinhança do complexo sevilhano e dos negócios feitos em paralelo. Acontecem também noutros centros, em Burgos, na Galiza ou, mesmo, em Matosinhos pontos de encontro do comércio internacional e onde se combinam negócios.

[1310] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 38, fls. 140v-141. Encontraremos este mesmo António Fernandes, em 1595, a reexpedir por sua conta breu da Biscaia para o Brasil no navio *S. Miguel o Anjo*, que tinha como destino Pernambuco e arribou a S. Salvador. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 105, fl. 71.

com a ideia geral de que, em questões de qualidade, a troca não terá sido desfavorável: com uma tradição que remontava aos tempos medievais[1311], as fibras nórdicas gozarão por muito tempo de prestígio e preferência junto dos armadores e agentes de construção naval[1312].

Enfim, anote-se um último aspecto evolutivo da prática mercantil em torno da venda de materiais para a construção naval, especialmente dos que vêm do norte da Europa, também ele de significado profundo: diz respeito à presença, cada vez mais forte à medida que se aproxima o final de Quinhentos, de mercadores e navios flamengos que tomam a seu cargo a comercialização de cânhamos, linhos, fios, lonas, ferro, breu e alcatrão. Embora possam actuar em função das encomendas de comerciantes locais e, mesmo, de alguns cordoeiros que, na prática, funcionam como seus agentes[1313], é vê-los a chegar com os seus navios e mercadorias e a monopolizar este trato em seu proveito, numa atitude que se inscreve num processo conhecido de hegemonia no mundo do transporte marítimo, concretizado por estes novos interlocutores.

Sobressai a navegação flamenga embora a francesa detenha também um lugar de destaque, sobretudo (mas não apenas) quando se trata de colmatar a quebra do tráfico provocada pelas guerras da Flandres e pelos embargos à Holanda decretados em finais do século. A "indústria" naval portuense passa assim a depender praticamente em exclusivo destes fluxos que, sabe-se, se manifestam por todo o mundo marítimo europeu e suas extensões ultramarinas. Isso é certo. Os manifestos da redízima são esclarecedores acerca desta matéria: o trânsito de mercadorias para os estaleiros é assegurado por comerciantes da Flandres (e da França), numa primeira fase identificados como mestres e marinheiros dos navios que por aqui aportavam, e posteriormente como mercadores e homens de negócios que, inclusivamente, se fixam permanentemente na cidade, formando pequenas (embora muito activas) comunidades de diferentes nacionalidades[1314].

[1311] Tratava-se de um comércio importante, destacando-se aquele que era feito a partir da Alemanha, irradiando por todo o Báltico e chegando aos principais centros europeus de distribuição como a Flandres. Sobre este assunto ver BRAUDEL, Fernand – *Civilização material, economia e capitalismo...*, citado, tomo 2, p. 386 (ver também, p. 369).

[1312] Em 1620, portanto em data não muito distante do período que nos ocupa, 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...*, citado, vol. I, p. 216.

[1313] Um exemplo: em 1591, António Gonçalves, cordoeiro, manifesta na Alfândega dez quintais de fio (no valor de 2 200 reais/quintal), o que fazia em nome de João Marle, flamengo". ADP – *Cabido*, liv. 113, fl. 4.

[1314] Muitas vezes é difícil percebermos até que ponto se trata de flamengos propriamente ditos ou, como tantas vezes acontece, se são alemães (de várias cidades), holandeses, suecos ou dinamarqueses, englobados nessa designação geral. Em tese de mestrado

Não é necessário procurar muito para comprovarmos a importância destes agentes neste campo de actividade comercial. Na lista dos principais manifestantes da redízima entre 1580 e 1640, elaborada por F. Ribeiro da Silva, encontramos nomes como os de Pedro Rei, flamengo, mareante e comerciante bem 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[1315].

O fenómeno da chegada destes agentes estrangeiros e a demonstração da sua capacidade comercial (que leva praticamente à monopolização do mercado ou ao seu domínio em vários sectores de distribuição), cedo foram assimilados pelos interesses locais, dando azo ao regresso de episódios conhecidos de sonegação de direitos alfandegários. A Câmara mostrava preocupação com o alastrar dessas práticas e, no dia 13 de Março de 1593, "a requerimento dos procuradores do povo", aprova 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 triguo, centeo, nem outro mantimento *nem madeira, nem emxarcea*, nem outras mercadorias que servem ao povo, sem primeiro as taes mercadorias serem despachadas n'alfandegua e estarem na dita cidade os dias que bem pareça sob pena de seis mil reais"[1316].

---

recentemente defendida na Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Veronika Joukes, ao introduzir a questão dos privilégios (amplos) de que estes elementos desfrutavam, afirma: " [...] torna-se necessário insistir no facto que os privilégios dos Flamengos são completamente intercambiáveis com os dos Alemães. [...] Mas, como já foi referido [no preâmbulo da tese, p. LI-LIII], na prática os "Alemães" foram considerados como "Flamengos". *Os flamengos no noroeste de Portugal (1620-1670). Subsídios para a reconstituição da vida dos flamengos no noroeste de Portugal de 1620 até 1670*. Porto, texto policopiado, 1999, p. 46.

[1315] SILVA, Francisco Ribeiro da – *o. c.*, vol. I, p. 128. Não admira, portanto, que desde muito cedo, os flamengos (e, posteriormente, os alemães) tenham desfrutado de amplos privilégios, sancionados pelos reis e sucessivamente ampliados (e extensíveis aos alemães). Sobre este assunto ver JOUKES, Veronika – *o. c.*, p. 47.

[1316] AHMP – *Vereações*, liv. 31, fl. 159 [sublinhado meu]. Mais adiante, apesar de a tónica ser colocada nos víveres, diz-se: " [...] e acontecendo que vindo algum estranjeiro 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 estranjeiros 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). Voltarei a este documento, que reflecte a necessidade de as autoridades locais lidarem com esta nova realidade portuária: a instalação de colónias mercantis estrangeiras.

Mas podemos ir mais longe. No fundo, somos colocados perante uma nova realidade, bastante expressiva, em particular quando relacionamos a logística naval do Porto e a sua própria capacidade de envolvimento no transporte internacional. Sendo este um assunto a tratar mais aprofundadamente neste trabalho, direi por agora que a capacidade de insinuação destes agentes externos, que se sentia desde, pelo menos, meados do século ganha maior relevo no último quartel da centúria e abrange o próprio transporte de mercadorias coloniais, baldeadas para os seus navios no Porto, ou carregadas directamente no Brasil.

Sintetizemos, da precedente exposição, algumas ideias-chave:

- A partir de meados do século XVI, assiste-se a uma quebra muito acentuada da presença dos artesãos, cordoeiros, ferreiros, fabricantes de velas no comércio de materiais para fomento da sua própria actividade, em favor dos novos mercadores que dominam o panorama mercantil da cidade;
- Decorrente do anterior, torna-se notória a dependência dos mesteirais junto desses homens de negócios no fornecimento de matérias-primas, ocorrendo fenómenos sócio-económicos característicos do Antigo Regime, tais como a assinatura de contratos de curto prazo que equivalem a outros tantos empréstimos a crédito, cuja resolução depende das vendas que os mesteirais concretizam junto dos armadores;
- É inegável, em paralelo, o papel decisivo dos mercadores na definição de linhas de rumo do comércio de materiais de construção naval;
- No caso da cordoaria, actividade artesanal analisada mais detalhadamente, essa definição conduziu à eleição da Flandres como mercado preferencial (em detrimento do sul da Península Ibérica), quer em função dos interesses dos homens de negócios (com negócios consolidados naquele espaço desde há muito) quer da evolução interna do comércio da Andaluzia e do posicionamento de comerciantes, valencianos e alicantinos por exemplo, perante esta evolução;
- Quando se mantêm os espaços tradicionais de abastecimento, os mercadores definem zonas "menos congestionadas" para realizar os seus negócios conforme acontece com o Algarve, espaço onde são contratados envios de esparto com comerciantes valencianos[1317];

[1317] Regressemos então à compra de esparto que João Gonçalves, cordoeiro da "Cordoaria de Cima", Baltasar Nogueira, Pantalião Domingues e João Eanes, cordoeiros da "Cordoaria de Baixo" efectuaram junto de Manuel Lobo, fidalgo, em 31 de Março de 1557, citada anteriormente. Nessa ocasião, o vendedor declarou que o esparto que entregara aos seus clientes era de Gonçalo de Carmona, valenciano (de origem andaluza?) "*que trata no*

- Finalmente, ao papel preponderante daqueles homens de negócios suceder-se-á, nos finais da centúria, um empenhamento forte e directo dos agentes flamengos neste trato, por sua conta, usando cordoeiros como seus agentes, ou sob contrato com os mesmos mercadores locais.

23. Ainda os materiais para a construção naval: as madeiras

No dia 19 de Novembro de 1547, o cabido do Porto obteve sentença em tribunal contra Afonso Pires, morador em Lavadores. Este homem, que habitava num casal pertencente aos cónegos, foi acusado de ter abatido um pinheiro. Para vender a madeira? Para fazer lenha? Para qualquer obra mais urgente? Não se sabe. Sabe-se é que esta infracção lhe saiu cara. O pinheiro que resolveu cortar, tinha um tronco de grandes dimensões[1318], óptimo para a construção de navios, e, por isso, era considerado "arvore real"; possivelmente estaria até marcado, à espera dos lenhadores dos estaleiros. Estava avaliado em dez cruzados, ou seja, 4 000 reais. Foi essa a quantia que o nosso homem foi condenado a entregar ao senhorio[1319].

Em 1573, o comendador de Mouris, Paredes, no termo da cidade, mandava 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[1320].

Afonso Pires e Gervas Gaspar não foram os primeiros, nem seriam os últimos, a cometer este tipo de infracções. A história da floresta europeia, medieval e moderna, está cheia de exemplos deste género.

Fonte de riqueza de primeiro nível, fornecedora de recursos indispensáveis às populações, a floresta integrou o conjunto de bens ciosamente protegidos pelos reis, poderes senhoriais[1321] e concelhos que, ao longo dos tempos, demonstraram sempre grandes preocupações com o seu fomento, conservação e exploração[1322].

Algarve, amigo delle Manuell Lobo que per sua comisam o vendia". ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 12, fls. 14-15v [sublinhado meu].

[1318] "Hum pao muito grande grande".

[1319] ADP – *Cabido*, liv. 723, fl. 9.

[1320] A esta acusação principal 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.

[1321] 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/l [Lisboa]: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, p. 439.

[1322] Assim como 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 recorreram os fundadores destinando-a ora à pastagem e preparação de estrume [...], ora o fornecimento de madeira e lenha para as

Essencial no estaleiro, a madeira representou um importante factor de dinamização portuária, uma vez que desde cedo se tornou evidente aos olhos dos responsáveis pela gestão dos portos a necessidade de assegurar o seu abastecimento regular. A compra de tabuados, bordos, paus ou mastros levou ao estabelecimento de correntes comerciais de diferente tipo e amplitude; o seu transporte até aos espaços construtivos forçou o aluguer, a aquisição e a criação de meios mais ou menos importantes para o concretizar; por fim, o seu armazenamento provocou modificações no espaço físico do estaleiro e do próprio porto onde ele estava integrado[1323].

Nesta parte do trabalho interessa-nos perceber a dinâmica evolutiva do abastecimento desta mercadoria pesada aos estaleiros do Porto, integrando-a no tema mais vasto, que venho tratando, 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 nos parques de construção naval.

A instalação de um estaleiro num determinado espaço, para além dos diversas problemas logísticos que implica, alguns dos quais já foram aqui abordados, e a sua capacidade de laboração é, quase sempre, determinada pelas potencialidades demonstradas pela região envolvente no fornecimento de madeiras. A par da competência da mão-de-obra especializada, os atributos dos navios de um dado porto, dependem enormemente da quantidade e da qualidade das madeiras que ele tem à sua disposição.

Diversos autores têm salientado o facto de, preferencialmente, estas unidades se implantarem próximo dos aglomerados florestais[1324]. Esta constatação deve-se a uma razão óbvia: a madeira poder chegar mais facilmente junto deles. E isso comprova-se pela frequência com que os carpinteiros da ribeira se deslocam até junto das matas para orientarem o abate de árvores mais convenientes, "em função

---

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.

[1323] Dispenso-me de comentar o desenvolvimento de cada um destes elementos na Europa medieva, deixando apenas a menção ao facto de estas preocupações terem sido manifestadas, principalmente no que diz respeito à intervenção dos estados, muito mais cedo no Mediterrâneo. Sobre este assunto ver ROSE, Susan – *Medieval naval warfare...*, citado, p. 8-19.

[1324] Entre outros, MAURO, Frédéric – "Comércio das madeiras", in *Dicionário de história de Portugal...*, citado, vol. IV, p. 130-131.

do tipo de madeira pretendido e das características desejadas para os diversos modelos e componentes estruturais das embarcações"[1325].

A questão deve, no entanto, ser potenciada de outra forma. A inserção de um estaleiro num espaço geográfico que contenha várias matas, bosques e florestas pouco adiantará se não existir uma rede de comunicações eficaz, que possibilite o transporte de madeiras e a circulação dos oficiais carpinteiros na sua missão de observação das zonas florestais, de contabilização das existências e do crescimento das espécies e das árvores a abater. Na abordagem de um assunto que também nos interessará, o da conjuntural escassez de madeiras, 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[1326]. Avaliaremos o impacte dessa dificuldade em Portugal e a forma como se tentou resolver o problema.

23.1. Política florestal

Como preâmbulo às matérias que se seguem e também para indagarmos do seu impacte na indústria naval portuense, aludirei, de forma breve, a alguns aspectos da evolução da floresta portuguesa nos séculos XV e XVI, bem como ao modo como foram geridos estes assuntos a nível governamental.

O final da Idade Média e o início da Época Moderna constituiram-se, por diversas razões, em períodos intensamente desflorestadores.

Embora o fenómeno das navegações nos chame, de imediato, à atenção, a verdade é que o conhecido movimento de recuperação demográfica e o crescimento das cidades a ele ligado tiveram efeitos mais ou menos incisivos sobre as reservas de madeiras. As necessidades urbanas e tecnológicas, com o aumento brutal do gasto de combustível, provocaram um enorme desgaste dos bosques e florestas europeus.

Sem que tenhamos grandes possibilidades de a acompanhar e avaliar, em face da crónica pobreza da nossa documentação, é provável que situação semelhante tenha ocorrido em Portugal e tenha sido sentida ainda antes de finais da Idade Média. O surto de arroteamentos de meados de Quatrocentos[1327], a retoma demográfica e o progresso das navegações deverão ter estado na origem de problemas nesta área.

[1325] POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde...*, citado, vol. I, p. 298; COSTA, Leonor Freire – *Naus e galeões...*, citado, p. 323. João da Gama Pimentel Barata abordou esta questão em numerosos estudos.

[1326] ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes – *La construcción naval en Guipuzkoa...*, citado, p. 243.

[1327] DEVY-VARETA, Nicole – *Fomento e ordenamento florestal...*, citado, p. 172.

Com relação directa à região de implantação da cidade, à sua "complementaridade intemporal" com o Douro, refira-se também o forte investimento na vinha como mais um factor de desgaste madeireiro[1328].

Se conseguirmos estabelecer alguma relação entre as isenções às importações aprovadas ao longo do século XV, que já foram analisadas, e a diminuição dos recursos madeireiros nacionais, o que, veremos, não é totalmente linear, não será, por outro lado, de estranhar que o incremento das obras de navios tenha acelerado o processo nas regiões litorâneas. O mesmo se poderá dizer daquelas mais ao interior, que se encontravam ligadas ao mar por intermédio de rios navegáveis, bordejados por manchas florestais mais ou menos densas e objecto de aproveitamento desde longa data. Caso da região duriense.

Com quebra das potencialidades florestais, ou sem elas, a verdade é que antes do ocaso do período medievo se registaram preocupações com o plantio de árvores. Preocupações manifestadas pelo poder central, e não apenas com intuitos de protecção das coutadas de caça, que dominaram muito do pensamento medievo face à floresta.

Nicole Vareta duvida dos resultados destas intenções. No seu entender, as primeiras tentativas de reflorestação bem sucedidas terão ocorrido no noroeste de Portugal, com especial incidência na actual província do Entre Douro e Minho[1329], enquadradas na protecção do património fundiário de algumas instituições destacando-se, neste contexto, o papel desempenhado pelos mosteiros e abadias[1330].

Como outros, o projecto de fomento da silvicultura prosseguirá. Em ano anterior a 1499, D. Manuel promulgou diplomas sobre o parque florestal português, medidas que rectificou em 18 de Abril desse ano. Provavelmente, trata-se já de um primeiro sintoma da dificuldade em implementar, a nível local, este programa[1331]. Mas trata-se, ao mesmo tempo, de uma primeira avaliação/diagnóstico do estado da floresta nacional que deverá ter estado subjacente a um objectivo programático a muito curto

---

[1328] Isto integra-se nas grandes necessidades de madeiras patenteadas pelas casas agrícolas, fenómeno para o qual chamou a atenção 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.

[1329] O que, por um lado, traduz a forte aposta no sector da construção naval e, por outro, decorre da forte densidade populacional da zona e das exigências quotidianas dos seus habitantes.

[1330] 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. 236.

[1331] Como acontecerá no reino vizinho a partir da segunda metade do século XVI, como estudaremos mais à frente.

prazo: os resultados extremamente animadores da viagem de Vasco da Gama à Índia colocaram na ordem do dia a necessidade de se apressar a construção de naves mercantes para fornecimento da rota transoceânica que se inaugurava[1332]. Haverá, portanto, aqui, um certo imediatismo da decisão, ou melhor, uma conexão directa entre estes acontecimentos. Na previsão de grandes gastos de madeiras, e tendo em consideração eventuais problemas que já vinham afectando a floresta, o monarca houve por bem reactivar o plano lançado anos antes[1333].

Olhemos com um pouco mais de atenção o diploma de 1499. A principal preocupação parece ser a de um repovoamento florestal a nível de todo o reino, começando por se explicitar que, no anterior regimento 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 que houve grandes dificuldades na implementação do precedente diploma regulador. Por outras palavras: não foi cumprido. E, face ao embaraço das autoridades, incapazes de cobrar as coimas previstas, o monarca foi obrigado a transigir, para que "o pouo nam rec[e]bese opresam e fadiga", relevando as penas a que estavam sujeitos os infractores. Mas, impondo a seguinte condição: "com tanto porem que eles todauia ponham a soma daruores que lhe temos mandado semdo aquelas que lhe milhor vyer e mais quiserem e que mais sem fadiga e opresam sua posam poher e pramtar sem ficarem obrigados as poherem das sortes e fruitos que da primeira vez per noso Regimento lhe mamdamos mais huum anno alem daquelles que per noso Regimento e ordenamça primeiro pera elo tinham [...]"[1334]. Isto é: no fundo, reconhecia-se o fracasso das tentativas de fomento e ordenamento florestal projectadas pela Coroa e que viriam plasmadas no anterior regimento; anulam-se todas as instruções que ele continha e o plantio dos tipos arbóreos passa a depender apenas do avedrio dos homens da terra.

Enquadrado na dupla preocupação de defesa do património florestal e de abastecimento da construção naval (e, de certo modo, revelando-nos zonas capazes de fornecer a fábrica dos navios), temos dois diplomas do século XVI.

[1332] Já dei nota das encomendas de navios ao Porto tanto para a primeira viagem como para as subsequentes. Encontro algum pararelismo entre esta situação e a observada em 1474 quando são aprovadas isenções alargadas (entrando nelas a importação de madeiras) aos construtores navais; com efeito, nesse ano, para além da intensificação da exploração do comércio no golfo da Guiné, o futuro D. João II passa a estar à frente da política expansionista, não sendo de admirar os incentivos concedidos ao sector por inspiração de um governante que reconhece a necessidade de barcos como uma das prioridades do reino.

[1333] Entre 1494 e 1495 segundo Nicole Devy-Vareta. *Fomento e ordenamento florestal...*, citado, p. 172.

[1334] *Livro antigo de cartas e provisões...*, citado, p. 128.

- Em 18 de Outubro de 1502, D. Manuel passava carta de privilégio aos moradores de Buarcos, dando-lhes licença para cortarem 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 ceiça" 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[1335]. A decisão anunciada antes, a autorização para 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[1336].

- Em 1572 chegam à corte queixas contra os abates indevidos de árvores nuns 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[1337]. Pelos termos da petição percebe-se que o queixoso se lamentava dos cortes abusivos, provavelmente feitos para outras aplicações que não a fábrica naval ou então ilegalmente sem pagar, e pede protecção ao rei. Que despacha 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".

[1335] "Que lhe demandam por cada liaçam pera hũu nauio tres e quatro mil reaes".

[1336] As matas: Azambujeira, Salgueira, "Ceiceira" [porventura pertencente ao mosteiro de observância franciscana aí existente], Calçada, "Boboreira", "Ferneuera", "Alexie", Freixiosa, "Paomenguo" (ou "Pao", "Menguo"?), S. Lourenço, Torneira, Mata do Forno. TT – *Leitura Nova. Estremadura*, liv. 12, fls. 52-52v, publicado na colectânea documental *História florestal, aquícola e cinegética...*, citado, vol. IV, p. 187-188.

[1337] Terra, aliás, dada como fracamente povoada de madeiras para a construção naval. Poderá tratar-se da vila de Prado, junto a Braga, na margem direita do Cávado, onde os construtores vianeneses se forneceriam?

Portanto, há mandados aprovados para protecção dos bosques tempo em vista o benefício das obras náuticas. Quanto a este sobreiral, "se poderão cortar per mandado de meus oficiais 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 [...]"[1338].

Entre estes dois documentos citados, fora entretanto (1565) publicada a vulgarmente 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"[1339]. Creio que, em grande medida, esta lei, que deve ser enquadrada numa grande sofreguidão legislativa que percorre toda a Península Ibérica deste tempo. O diploma retomaria alguns dos princípios enunciados no desconhecido regimento de D. Manuel (como se pode inferir pela tentativa de impor o plantio de determinadas espécies, como o pinheiro manso, a nível local). Embora se trate de uma lei surgida num contexto mais acentuado de problemas florestais, ainda assim ela estaria intimamente relacionada com o fomento da construção naval (e reorganização da marinha nacional), questão amplamente tratada neste período com novos e profundos incentivos aos armadores, políticas já nossas conhecidas. Portanto, mais um caso de relação directa entre os apoios à construção naval e a aprovação de leis sobre as árvores.

Quanto à forma como foi aplicada e aos resultados desta legislação, embora não sendo possível acompanhá-los no estado actual dos conhecimentos, fique esta impressão: quando, em 1627 se autoriza o envio de 30 mil "carretas" de madeira da Galiza para Lisboa, Tomás de Ibio Calderón escreve a Filipe IV, dizendo-lhe sobre Portugal, que "resta pouca madeira neste reino para construir barcos, porque cortam e não plantam para repor"[1340].

Recapitulando:

- Antes de finais da Idade Média, perante necessidades acrescidas de madeiras e eventuais problemas no seu abastecimento, são elaborados regimentos de arborização do reino;

[1338] TT – *Chancelaria de D. Sebastião e D. Henrique. Privilégios*, liv. 9, fl. 172, publicado na colectânea documental *História florestal, aquícola e cinegética...*, citado, vol VI, p. 78.
[1339] DEVY-VARETA, Nicole – *Fomento e ordenamento florestal...*, citado, p. 172.
[1340] Citado por GOODMAN, David – *El poderío naval español...*, citado, p. 124.

- Estes mandados terão provocado atritos entre a gestão dos recursos florestais a nível local e a lógica de exploração dos mesmos, planificada pelo poder central, conduzindo a rectificações desta política;
- Parece encontrar-se uma relação forte entre a política naval e a política florestal régia. Os grandes momentos da intervenção legislativa sobre as árvores e madeiras coincidem com períodos decisivos na história da marinha nacional: em 1474, quando o príncipe D. João assume a direcção da empresa naval, em 1499 quando se antecipa o sucesso da rota do Cabo e em 1565 quando a reconversão da marinha impõe a revitalização dos estaleiros;
- Finalmente, problemas reais (embora, como se estudará, porventura localizados) com as existências madeireiras numa época pouco definida mas que se estenderá pela segunda metade do século XVI e pelo século seguinte, que devem ser contextualizados, integrando-se num movimento geral ibérico[1341].

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 (observaremos isso no caso do Ouro), o crescimento da cidade e do seu arrabalde obrigou a maiores deslocações, pelo termo e fora dele, na busca dos diferentes tabuados requeridos pela sua fábrica naval. O que é lógico. Por vezes temos tendência a esquecer o desgaste que uma cidade provoca nos recursos naturais do seu entorno e, mais do que isso, as enormíssimas quantidades de madeira que era necessário canalizar para um simples navio de bom porte: construir um galeão de 500 toneladas, e construiram-se muitos nos estaleiros do Ouro, implicava o abate de cerca de 800 carvalhos[1342]. Ora, o parque florestal existente junto ao Porto não estaria em condições de fornecer tais quantidades de árvores. E isto, apesar de em 1480 se documentar terrenos com carvalhos junto à Porta do Olival[1343]; ou uma coutada de coelhos, fechada com

---

[1341] Provavelmente europeu. A Holanda, em plena espansão sofre carências de madeiras, assim como a França e a própria Inglaterra. Teremos oportunidade de falar nisto. Ainda a propósito dos problemas com a madeira sentidos em Portugal, eles poderão ter acelarado senão a relocalização, pelo menos a repartição do investimento régio noutros estaleiros que não a Ribeira das Naus lisboeta, verificando-se a promoção do Ouro.

[1342] E isto só para os tabuados; havia simples peças que levavam ao sacrifício de árvores inteiras; GOODMAN, David – *El poderío naval español...*, citado, p. 119-120.

[1343] No dia 11 de Março desse ano Álvaro Fernandes, carpinteiro, pede à Câmara que lhe faça o aforamento de um chão, junto dessa mesma porta, acima do Forno, junto do chão que traz Lopo Luís (também carpinteiro?), "huum chãao onde estam huuns carvalhos". AHMP – *Vereações*, liv. 4, fls. 112-112v.

árvores, em 1487, em Santa Catarina, acima dos estaleiros de Sobreiras[1344]. Por seu turno, os pinheiros que existiam "ao redor do muro, da Ribeira para cima", haviam desaparecido em finais do século XIV quando se abriu o "caminho da Lada"[1345]. Por conseguinte, as árvores que existissem no perímetro urbano, ou junto dele eram escassamente aproveitadas. Quando muito, para pequenas obras ou para a feitura de algumas peças[1346].

Por outro lado, também é importante atendermos ao facto de nem todas as espécies de árvores requeridas no estaleiro existirem nas redondezas e ser preciso ir mais longe buscá-las. Estanislau de Barros e A. Ferreira de Freitas apresentam um rol completo das madeiras utilizadas pela construção naval tradicional, de origem nacional, colonial e estrangeira, apontando as vantagens e desvantagens de cada uma das espécies na construção[1347]. Sem possibilidade de distinguirmos os principais tipos usados no Porto (quando especificados, parece predominar o pinho), as impressões avançadas por estes especialistas em assuntos navais[1348] ficam como um referencial a ter em atenção nas páginas seguintes.

23.3. Zoneamento florestal e transporte de madeiras

Na sequência do que foi antes afirmado, refira-se que a cidade do Porto estava integrada num complexo geográfico alargado onde era possível encontrar as diferentes espécies de madeiras usadas na construção de barcos, nomeadamente o pinho manso, o carvalho, o sobreiro[1349] e o castanheiro.

[1344] Queixava-se o procurador da cidade, que lhe chegara ao conhecimento que Afonso Gonçalves, comendador, fazia junto com Santa Catarina uma coutada de coelhos; a cidade exigia-lhe que a desfizesse pois essa prática contrariava ordens do rei no sentido de essas coutadas não se fazerem. Defende-se o citado comendador dizendo que já tinha discutido o caso com o Licenciado Pedro de Gouveia, e alegando que ele "não fazia coutada somente tinha huns campos tapados onde tinha vinhos e campos de pam e lameiros e que alguns caçadores por buscarem alguns coelhos [...] lhe derribavão as tapagens" e estragavam-lhe o que lá tinha plantado; por causa disso, não deixava que lá fossem matar os coelhos "pello dano que lhe faziam" e tapara todos esses campos, principalmente com árvores e sebes. AHMP – *Vereações*, liv. 6, fl. 140v.

[1345] AHMP – *Livro A*, fls. 124v-125, documento de 28 de Agosto de 1380.

[1346] Em 1528, no terreno de uma das casas propriedade da confraria de S. Pedro de Miragaia, estava um pinheiro para cair. A maior parte da madeira foi vendida por 200 reais (aos quais se adicionaram outros cem pela venda da rama); no entanto, uma parte foi reservada para se mandar fazer um leme que viria a custar 275 reais. Ver APSPM – *Livro 3*, fls. 35, 36v.

[1347] Do carvalho ao mogno (esta totalmente imprestável para a fábrica naval), passando pela teca (a melhor que se conhece) e pelo guaiaco, ou pau-ferro, é imprescindível a consulta deste texto para conhecermos o assunto. Ver BARROS, Estanislau de; FREITAS, A. Ferreira de – *Construcção naval...*, citado, p. 9-11.

[1348] Estanislau de Barros foi engenheiro naval e mecânico e Ferreira de Barros desenhador naval-chefe, ambos no Arsenal da Marinha.

[1349] POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. I, p. 298.

Um aspecto a ter presente é o da articulação entre caminhos terrestres, comunicações fluviais e rotas marítimas, explorada em benefício desta actividade, quer no abastecimento das madeiras, quer na contratação de mão-de-obra especializada encarregada do cuidado a ter com elas. Tal como já verificámos, existe a possibilidade de os estaleiros de Quebrantões, na margem esquerda, estarem situados nesse local devido a eventuais facilidades de comunicações terrestres (por exemplo, o próprio aproveitamento de parte do percurso da velha via romana) para o transporte de madeiras até ao local. Apresentarei ainda outros exemplos.



Gravura 26 – Transporte de madeiras

Como se poderá verificar no mapa que acompanha este capítulo (e que analisarei com mais pormenor adiante), diversas zonas localizadas no Entre Douro e Minho, na margem sul do Douro, especialmente na Terra da Feira, e na generalidade do curso

português daquele rio, assumiram-se, durante séculos, como zonas fornecedoras de diversos tipos de tabuados à cidade.

A investigação sobre a "paisagem vegetal" portuguesa nas épocas medieval e moderna ainda está a dar os primeiros passos[1350]. Por conseguinte, todas as indicações que se possam encontrar na leitura de corografias, e na restante documentação utilizada são benvindas pois permitem-nos ampliar o nosso conhecimento sobre o tema e percebermos quais as regiões que se constituíam como mercados preferenciais da cidade neste âmbito.

O inventário que se segue pretende ser apenas mais um contributo para levar a cabo essas tarefas. Começarei por percorrer as diferentes zonas que directa, ou indirectamente, forneceram madeiras ao Porto, começando pelo Minho e terminando a sul do Douro, com incursões pontuais a outras regiões produtoras. Indicarei documentação ou literatura que as descreva, bem como as cronologias disponíveis da sua relação com a cidade[1351].

Para o Entre Douro e Minho há informações valiosas nas recolhas efectuadas por Mestre António de Guimarães[1352] e pelo Dr. João de Barros[1353], confirmadas, para tempos posteriores, pelas investigações efectuadas por Aurélio de Oliveira acerca das potencialidades madeireiras das propriedades da abadia de Tibães[1354]. Refira-se, a propósito desta última instituição beneditina, que, desde a Idade Média, ela 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"[1355].

Mestre António é frequentemente 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 frotiferas e muj grandes de que se faz

---

[1350] Sobre este assunto ver os valiosos estudos de 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)* ..., citado, p. 165-176.

[1351] Estes dados, deverão ser sempre complementados pela consulta do referido mapa.

[1352] *Uma descrição de Entre Douro e Minho por mestre António...*, citado.

[1353] *Geographia d'Entre Douro e Minho e Tras-os-Montes*. Porto: Biblioteca Pública Municipal do Porto, 1919.

[1354] *A abadia de Tibães e o seu domínio (1630-1680)...*, citado. Aguarda-se a publicação de um capítulo na *Nova História de Portugal*, direcção de A. H. de Oliveira Marques e Joel Serrão, sobre o panorama agrícola português em finais da Época Moderna, inícios da Época Contemporânea, que trará novos esclarecimentos sobre estas matérias.

[1355] 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*, citado, p. 187.

muita madeira, tauoado pera casas e pera naos e pera caxas que dão tavoado de b e bj palmos de ançho que abasta pª a comarqua e que leuão sobre mar pª outras partes muytas"[1356].

Na segunda metade do século XVIII, Rebelo da Costa reforça estes elogios ao arvoredo das "serras e montes" de Entre Douro e Minho, considerando que eles estavam "povoados de madeiras grossas, altas e fortes. Ou seja, certamente ideais para os navios[1357].

Informes quinhentistas de natureza diversa e listagens de navios compiladas em meados dessa centúria, não desmentem as palavras destes corógrafos.

Em 1514, numa altura em que se saldavam contas da expedição a Azamor, o rei confirma que Sebastião Vaz, mestre de Esposende, recebeu "IIc [reaes] per duas duzias de tavoado que lhe foy dado pera coreger o navio"[1358].

No ano seguinte, como se viu em capítulo anterior, outros navios do mesmo porto integraram uma armada que, entre outras mercadorias, transportava uma "vila de madeira" aplicada na construção da fortaleza de S. João de Mamora, no norte de África[1359].

De notar, já em meados do século, a mediação da frota de caravelas deste porto no tráfico de madeiras para Lisboa: sabe-se que estas eram conduzidas para Caminha onde, de acordo com um rol de 1552, eram carregadas a bordo dessas embarcações.

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

[1356] *O. c.*, p. 447.
[1357] COSTA, Agostinho Rebelo da – *Descrição topográfica e histórica da cidade do Pôrto...*, citado, p. 11.
[1358] AMÂNDIO, Bernardino – *Mareantes dos "portos marítimos da província do Minho"...*, citado, p. 21 (documento fotografado na p. 220, de onde se procedeu à leitura do extracto citado).
[1359] Idem – *o. c.*, p. 25.

Nome	Tonelagem	Destino	Mercadoria
Espírito Santo	65	Lisboa (desde Caminha)	tabuado
Santa Maria da Graça	50	Lisboa ou Aveiro	s/ind
S. Roque	50	Lisboa	s/ind
Nossa Senhora da Franqueira	60	Lisboa	tabuado

Fonte: TT – *Corpo cronológico*, II, 143, 10

Quadro 4 – Caravelas de Esposende prontas para sair em 1552[1360]

Importantes para a caracterização deste ancoradouro, estes dados devem ser associados a outros, que pretendo trabalhar, sobre os fretes de transporte de sal[1361] (aliás, já perfeitamente visíveis no quadro apresentado), da Andaluzia, Setúbal e Aveiro em direcção ao Porto, Galiza e mais além, assegurados pelos navios e mareantes de Esposende. Fique, por agora, uma primeira palavra sobre a composição da frota deste porto da margem direita do Cávado, constituída por grande quantidade de navios, de pequena lotação é certo[1362], mas envolvidos numa interessante dinâmica transportadora que encontra clientela nos grandes portos da Península Ibérica.

Temos, portanto, uma frota repartida, maioritariamente, 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, que, durante o século XVI, usou este conjunto de embarcações constantemente, autorizam pensar que, em variadas ocasiões, os carregamentos de madeiras que ela efectuava tinham como destino a barra do Douro integrando o lote de fornecedores junto dos quais a cidade se abastecia[1363].

Mas atentemos na localização dos navios fretados com tabuado. Na sua grande parte estão estacionados em Caminha, facto que nos coloca problemas quanto à

[1360] 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"*..., citado, vol. III, p. 296-297.

[1361] AHMP – *Livro da imposição do sal*. Este documento é uma fonte essencial para o conhecimento do trato portuense (e não só) em torno do comércio de sal, devendo ser completado com os muitos dados constantes da redízima. Num e noutro caso, recolhem-se dados sobre os modelos de navios envolvidos no trânsito, as rotas que frequentam, os clientes interessados e as quantidades que transportam.

[1362] Neste caso concreto, a tonelagem é indicada em pipas (o que causa problemas na determinação exacta da mesma).

[1363] Aliás, nessa mesma ocasião, estavam duas caravelas de Esposende no Porto, a S. Roque, constante deste quadro, que "staa de vazio na cidade do porto sperando por frete pera lixboa" e a Nossa Senhora da Consolação (*sic*?), que também estava descarregada, à espera de frete; TT – *Corpo cronológico*, parte II, maço 143, doc. 10, tratado por Franquelim Neiva Soares no trabalho citado antes e publicado por AZEVEDO, Pedro de – *Defesa da navegação de Portugal contra os franceses em 1552*, in "Archivo Histórico Portuguez", vol. VI. Lisboa, 1908, p. 167.

origem da madeira. Seria galega, minhota ou teria aí chegado de outro porto das Astúrias, Inglaterra, Irlanda ou Flandres, ou ainda de outras zonas do norte da Europa, sobretudo da zona báltica. A fazer fé nos informes documentais portuenses, qualquer uma destas possibilidades deverá ser considerada.

No Minho são já nossas conhecidas as insuficiências de madeiras no entorno 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[1364], cujas remessas se tornaram mais frequentes nos últimos anos deste século[1365].

Os dados avançados pelo mesmo investigador, sobretudo no que concerne às importações da Galiza, confirmam uma prática mercantil que tem raízes no período medieval e pode ser observada, por exemplo, a partir de Pontevedra. Imprescindível no mercado local, onde era amplamente aplicada na construção civil, na fábrica naval e na feitura de todo o tipo de recipientes, a madeira galega era suficientemente abundante para que "desde muito cedo se tivesse estabelecido uma corrente exportadora em direcção a Portugal e Andaluzia, destinada aos estaleiros de Lisboa e Sevilha"[1366].

[1364] MOREIRA, Manuel António Fernandes – *O porto de Viana do Castelo na época dos descobrimentos...*, citado, p. 28-29. O que não quer forçosamente dizer que ele não existisse.

[1365] Apontando as regiões que indiquei anteriormente, como os mercados abastecedores mais usuais. Com as informações documentais disponíveis, este investigador consegue determinar que da Galiza chegaram dezoito carros de bordos, 53 carros de madeira, setenta e três paus de pinho, 770 tábuas; das Astúrias (e generalidade do norte de Espanha), foram recebidos 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, os vianenses obtiveram quatro mastros de navio e vinte e quatro tábuas; finalmente, da Flandres, chegaram na mesma centúria, 142 bordos e cinquenta e dois mastros. Sobre estes dados ver o mesmo trabalho citado na nota anterior, p. 109-110. Apesar destes números, as reflexões sobre a escassez de madeiras vianenses deve também ser matizada (assim como a relação que se estabelece entre essa escassez e a eventual deficiência da construção naval neste centro); em certas ocasiões, sabe-se que da terra em redor de Viana foram recolhidas e exportadas madeiras para navios; por exemplo, em 1582, "pretendendo agilizar a construção, nos estaleiros de Vila do Conde, de dois galeões para a sua armada, o rei ordena aos corregedores das comarcas do Porto e Viana o fornecimento, isento de dízimas, de todas as madeiras necessárias à sua fábrica". POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. I, p. 299. Veremos também como no Prado havia matas habilitadas a fornecer tabuado aos estaleiros.

[1366] "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, de que tratarei adiante. Ver ARMAS CASTRO, José – *Pontevedra en los siglos XII a XV...*, citado, p. 193-194. No caso do Porto, note-se que este relacionamento com Pontevedra é intenso desde a Idade Média. No respeitante à madeira galega, como veremos, ela chega à cidade antes e depois das restrições mencionadas, de meados da centúria.

Tornemos às madeiras minhotas. Uma das grandes manchas florestais da província, fornecedora da tanoaria e da construção naval, repartindo-se no abastecimento aos estaleiros de Vila do Conde e do Porto, inscrevia-se em redor da vila de Barcelos. 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 embarcaçois que na dita villa se custumão 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 lhes impidem que não vam comprar a dita madeira nem a levem a dita villa sem licença da camara [...]"[1367]. Protecção do património, podemos pensar; ou então, interesse do proprietário, também ele empresário de navegação e vendedor de matérias-primas aos estaleiros, e que pretende deslocar a madeira das suas terras para onde for da sua conveniência. Para o Porto, por exemplo, pois sabemos que, em mais do que uma ocasião, foram enviadas madeiras das suas matas de Barcelos e de Famalicão para o estaleiro do Ouro[1368].

Quanto ao seu transporte para o Porto, não há muitas certezas. Por via marítima, seria assegurado pelas embarcações da foz do Cávado, de Esposende ou de Fão, local para onde as cargas seriam conduzidas maioritariamente; vindo por terra, seria certo que os carros que a transportavam das diferentes matas e florestas da região, apanhariam a "estrada do Porto"[1369], percorrendo várias etapas (e eventuais desvios sempre que as circunstâncias assim o determinassem), até Rates ou mais adiante até Vilarinho. Outra grande fatia 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, e escolhendo-se bem as alturas para a viagem, estas estradas não seriam muito difíceis de percorrer; o Dr. João de Barros, que escreveu em meados de Quinhentos, "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

---

[1367] Arquivo Municipal de Vila do Conde – A/153. Carta régia de Lisboa, 1593. Abril. 05, citado por POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, vol. I, p. 298.

[1368] SILVA, Francisco Ribeiro da – *O porto e o seu termo...*, citado, vol. I, p. 222-223. Sabe-se, inclusivamente, da recusa do juiz de Famalicão em entregar madeiras para a construção de alguns galeões para o rei no Ouro, num episódio de certa violência, que recuperarei adiante. Embora não saibamos como era transportada para o Porto. Por via marítima saindo pela foz do Cávado? Ou pelos circuitos terrestres experimentados?

[1369] Alguns lugares das redondezas que contactavam por estrada com Barcelos em ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Barcelos*. Lisboa: Editorial Presença, 1990, p. 10.

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"[1370].

Cheguemo-nos mais à cidade e reparemos no que podia acontecer com o aproveitamento dos recursos florestais existentes nos domínios de famílias senhoriais, tomando como exemplo as terras maiatas, em boa parte entregues à jurisdição dos Coutinhos. Quase todas as numerosas freguesias da Maia, de Labruge a Alfena, ou de Retorta a Rio Tinto, são produtoras de madeira. E quase todas se apresentam também como fornecedoras do Porto. Neste caso, o factor proximidade estaleiro-zona produtora de madeiras é evidente.

Em 1465, os moradores de cerca 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 construiram em Monchique, Azurara e Freixieiro. Na acção que interpuseram em juízo, afirmava-se ainda "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 suas queixas, decidindo a seu favor, embora com os Coutinhos isso pudesse não querer dizer rigorosamente nada. De qualquer forma, 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]"[1371].

Com ou sem malfeitorias, o vasto território da Maia continuou a ser um mercado de madeiras muito utilizado pelos estaleiros do Porto. Por armadores particulares, como o poderoso balio de Leça, que aí tinha propriedades[1372], ou pelo rei, particularmente activos nos séculos XVI e XVII, e, nestes dois casos particulares, ambos

---

[1370] ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Caminhos medievais no norte de Portugal...*, citado, p. 342.

[1371] Ver este caso, anteriormente referido, em BASTO, Artur de Magalhães – "Façanhas dos Coutinhos", in *Livro antigo de cartas e provisões...*, citado, p. 153-158.

[1372] Tal como o bispo do Porto. Um e outro foram várias vezes chamados a contribuir com madeiras dos seus domínios para projectos do rei. No caso do Balio, essa contribuição somava-se aos seus interesses particulares na armação de navios.

profundamente relacionados no âmbito da contratação de navios para a armada. O mesmo sucede com as freguesias de Bouças, largamente exploradas em função dos requesitos de madeiras para os estaleiros navais. A título de exemplo, cite-se o caso ocorrido em 1620, quando o rei ordenou a construção de duas naus de 500 toneladas no Porto, para as quais vieram carretos de madeira das matas e pinhais de Bouças, Ramalde e Nevogilde, estas duas últimas praticamente "em cima" dos estaleiros do Ouro[1373]. Diga-se ainda que os moradores destes lugares foram coagidos a trazer esses carretos; ou seja, os tempos, verdadeiramente, não mudaram: 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. A curta jornada de viagem fica S. Pedro da Cova, terra de minas e de florestas. Terra do bispo do Porto, que aí tem couto. Bispo que, em 1460, na defesa dos seus direitos senhoriais, não hesita em ordenar pena de excomunhão a todos aqueles que cortassem madeiras ou lenhas, ou fizessem carvão, na Serra de Reboredo. Porém, essas práticas eram também um recurso das populações, que dele estavam "em posse" há tanto tempo, que a memória dos homens não era em contrário. E assim, é vê-los a chegar à Câmara e conseguir dos vereadores portuenses a aprovação de um acordo para que esta se opusesse às pretensões do Prelado[1374]. Não seria difícil: tanto a madeira, como a lenha ou o carvão eram mercadorias essenciais para o abastecimento da cidade. Desconhecemos o desfecho desta história.

Um pouco mais a Norte, ficavam Lousada e Vizela. Há bastante gente dessas terras e das aldeias em seu redor[1375] a deslocar-se ao Porto com muita frequência. Alguns vêm a negócios; outros fixam-se na cidade, acabando por aqui constituir família; outros ainda aproveitam o seu porto e os seus navios para emigrar. Entre eles, encontram-se alguns carpinteiros: como Gonçalo Pires, morador em Mós, freguesia de Silvares, concelho de Lousada, que por aqui anda em Abril de 1557 a arrendar um casal e a negociar madeiras para o mosteiro de Leça[1376]. Vizela, por seu turno, e Pombeiro de Riba-de-Vizela, onde havia mosteiro com matas no seu património, há

[1373] Ou seja, no século XVII, as manchas florestais em redor da cidade ainda tinham capacidade para prover a construção naval (embora também se possa colocar o problema ao contrário e considerar que, nessa época, a floresta tinha recuperado de eventuais desgastes sofridos antes e voltava a estar em condições de responder à procura de madeiras pelos estaleiros). Sobre estas obrigações, impostas às ditas freguesias, ver SILVA, Francisco Ribeiro da – *o. c.*, vol. I, p. 216.

[1374] AHMP – *Vereações*, liv. 4, fl. 23v.

[1375] Bem como da zona do actual concelho de Paços de Ferreira, que fica em caminho.

[1376] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 12, fl. 72v.

muito que contribuíam para o abastecimento da cidade. Quem andasse pelas estradas e carreiras que conduziam ao Porto, deparava-se com carroças cheias de madeira, tabuado e lenha.

Era trânsito esperado, que transpunha os muros da urbe por Cimo de Vila, Porta de Carros ou Porta do Olival, em direcção à rua Nova, onde havia local de venda assinado. Já lá iremos. Era também trânsito intenso, que circulava por diversas ruas da urbe, principalmente quando o destino era a beira-rio; era trânsito que causava incómodos aos moradores, que motivava queixas[1377]. Conforme escrevi atrás, na rua Nova existia um posto de venda de madeiras[1378]. Em 1508, havia quem especulasse com elas, açambarcando-as antes delas chegarem aqui. A Câmara tentou contrariar este comportamento, mandando lançar pregão (precisamente na Porta do Olival, uma das entradas mais movimentadas) segundo o qual nenhum regatão ou qualquer outra pessoa comprasse madeira para a revender nesses termos, antes a deixassem entrar livremente e vender na rua Nova[1379].

A abundância de madeiras nesta região do interior a norte do Douro pode ainda ser comprovada no interesse manifestado pelo mosteiro de Bustelo na Época Moderna; aliás, o próprio significado do nome da instituição, *bustelo*, isto é, terreno bravio com árvores e mato, denuncia essa realidade[1380]. Em cronologia mais avançada (finais do século XVIII), esta casa investiu na construção de um "ingenho de serrar", "destinado a cortar a madeira do mosteiro, bem como de toda a população do Couto". Tratava-se de um equipamento fundamental devido ao facto de ter havido,

---

[1377] Uma das que chegou até nós, foi a apresentada, já em pleno século XVIII, por José Freitas da Rocha, que conseguiu obter do rei provisão para que as madeiras destinadas aos estaleiros não passassem pela rua das Cangostas – artéria de grande circulação para quem se dirigia à zona ribeirinha, hoje desaparecida – "por serem um estorvo para o movimento da Alfândega" sobre este assunto, ver LEÃO, Manuel – *A construção naval nos séculos XVII e XVIII*..., citado, p. 4. Esta é uma das razões porque desde cedo se prefere o transporte pelo rio.

[1378] A feira da madeira conheceu várias localizações no Porto entre os séculos XVI e XIX.

[1379] AHMP – *Vereações*, liv. 9, fl. 29v (acordo sobre a madeira deliberado em 20 de Setembro), 87v (pregão deste acordo, lançado no dia 21 do mesmo mês). Creio que este provável aumento do consumo de madeira se deverá a uma conjugação de factores de natureza diversa: uns, mais consistentes, de média e longa duração, ligados ao crescimento demográfico que começava a fazer-se notar, outros, conjunturais, como os que estão relacionados com a construção naval ou o já citado incremento da vida nas zonas rurais. Por esta altura, iniciava-se a construção de vários navios nos estaleiros de Miragaia (nos livros de assentos de 1509-1510 estão registados nove embarcações feitas ou reparadas). Conforme já expliquei, este estímulo proveniente dos estaleiros não será muito ampliado nos anos seguintes. Curiosamente, os debates sobre o comércio madeireiro só voltam a ter grande expressão nos finais da década de trinta deste século, quando a construção de barcos parece querer recuperar.

[1380] SAMPAIO, Alberto – *Estudos históricos e económicos I. As vilas do norte de Portugal*..., citado, p. 81.

da parte dos responsáveis monásticos, uma preocupação muito acentuada na "plantação de carvalhos e castanheiros e, em menor escala, de sobreiros"[1381].

Acompanhando o curso do rio Douro até Trás-os-Montes, numa e noutra margem, havia extensos recursos florestais, aproveitados desde muito cedo 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 portuense durante o século XVII: "E é evidência de tudo isto, a muita [madeira] que se transporta por suas águas, sejam carvalhos e alcornoques[1382], 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[1383] 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[1384] as águas do Oceano"[1385].

[1381] Para todas estas questões, ver 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. Apesar das grandes necessidades de madeira no interior dos próprios domínios monásticos, este tipo de investimento e a inserção deste mosteiro num espaço que denotava intensos contactos com a cidade do Porto desde tempos medievos, levam-me a pensar que parte da madeira aí recolhida seria objecto de comercialização para fora. No entanto, como a própria autora refere (p. 99), "as fontes, para além da notícia da sua construção [da serra], mostram-se silenciosas quanto às razões que a justifiquem".

[1382] Não consegui identificar este tipo de árvore, da família das faseoláceas.

[1383] Identificadas com "vizinhos".

[1384] Não se percebe se o termo castelhano aplicado, "humillado", deve ser entendido literalmente.

[1385] NOVAIS, Pereira de – *Anacrisis historial...*, citado, 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 remetemos 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. Pelo contrário, considera (mesmo volume, p. 24) "uma patranha" a história de que os ramos das árvores de Gaia e Miragaia se entrelançavam em cima do Douro "no tempo do senhor rei D. Ramiro II".

Descontando as fantasias e os exageros próprios de quem assim escreve, naquele tempo, para enaltecer as bondades da região onde vive, a verdade é que através do Douro, em barcas, almadias ou azurrachas[1386], grandes quantidades de madeiras eram há muito transportadas até ao Porto. Madeiras, como se viu, de diferentes qualidades, em troncos ou já serradas[1387].

Os documentos mais antigos apontam a zona ainda não exactamente definida de Riba Douro como a principal fornecedora, mas essa designação pode abranger terras situadas no extenso território entre o Baixo Corgo e o Douro Superior. Muitas dessas localidades[1388], podem ser observadas no mapa que integra este capítulo[1389]. Outros diplomas, mais raros e de cronologias variáveis, indicam lugares concretos como Teixeira[1390], Mesão Frio[1391], S. Martinho de Mouros, nas imediações de Lamego, ou Riba Tua. Moncorvo ou Freixo de Espada à Cinta, em pleno Douro Superior, também são amplamente referenciadas.

O mapa, como se pode observar, inclui ainda as importantes informações de finais do século XVI relativas ao abastecimento de madeiras para a obra do cais da cidade. Para além de coincidirem com as restantes informações sobre o tema (nomeadamente acerca da importância das áreas marginais ao Douro como principais fornecedoras) e mostrando grande identificação com os locais de envio de madeiras para a fábrica naval, indicam-nos áreas de exportação de espécies arbóreas concretas.

[1386] Antepassados dos barcos rabelos, tipo de embarcação que já estará definida, nas suas linhas gerais, no século XVI e cuja primeira referência documental, como já indiquei, é do século XV.

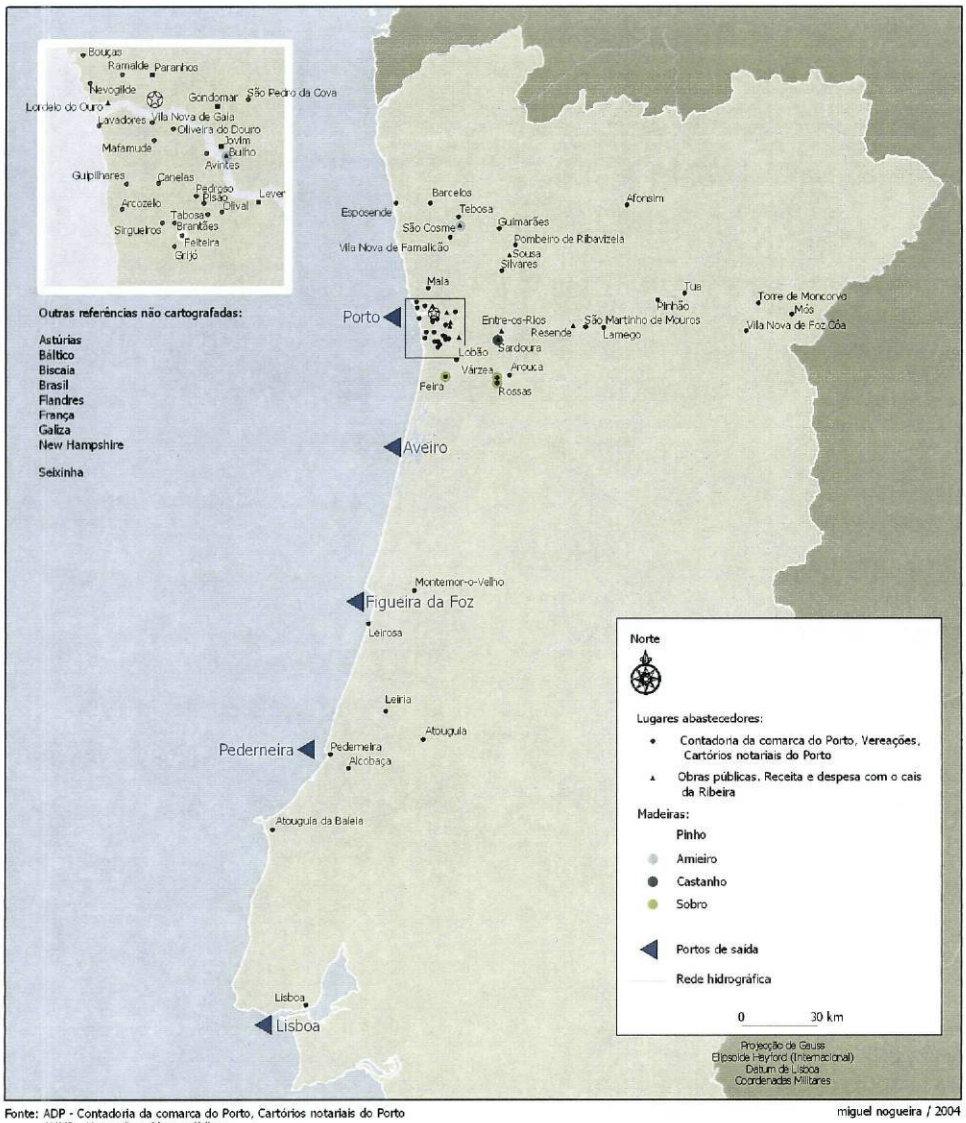
[1387] Consoante os lugares de onde vinha. Falarei disto em seguida.

[1388] Bem como outras terras, fora do limite da zona de influência da cidade.

[1389] Este mapa inclui todas as referências que encontrei, quer na documentação, quer em leituras efectuadas para enquadramento do tema. Justifico o alargamento da cronologia pelos seguintes motivos: primeiro, porque este importante tema está ainda pouco estudado, é conveniente reunir o maior número possível de dados para o aprofundar; segundo, porque a consistência de alguns desses dados (por exemplo, a grande procura de madeiras da zona da Feira nos séculos XVII e XVIII) deverá ser sintoma de uma prática anterior; terceiro, porque alguns indícios decorrentes de documentação anterior (por exemplo, no caso das marcas nas madeiras a abater, feitas em determinadas regiões – mais uma vez a sul do Douro) são confirmados posteriormente; terceiro, porque certos dados de cronologias posteriores sobre lugares de abastecimento de madeiras, confirmam a coincidência (apenas induzida) entre eles e a proveniência de alguns carpinteiros que trabalham nos estaleiros no século XVI.

[1390] Terra dos Távora no século XVI.

[1391] Domínios do duque de Bragança. Tanto este como os Távora (já referi o balio de Leça) têm intervenção na construção de navios no Porto quinhentista.



Fonte: ADP - Contadoria da comarca do Porto, Cartórios notariais do Porto
AHMP - Vereações, Obras públicas.
Carta Administrativa de Portugal (Atlas do Ambiente), escala 1:250.000, Direcção Geral do Ambiente, 1994.

miguel nogueira / 2004

Mapa 7 – Lugares abastecedores de madeiras à construção naval do Porto nos séculos XV a XVIII

Centremos a nossa atenção na região de Lamego e, mais além, nas cercanias do Douro Internacional. Corografias e relatos de viajantes dão especial relevo à abundância de recursos que ambas denotam.

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 "e outras arvores d'espinho mui excelentes e muitos bons pumares e lameiras"; para além disso, e essa é informação que nos interessa em particular, "dali saem muitos e mui fermozos mastros de castinheiros, e muito tavoado, que todo se vai carregar ao Douro"[1392]. Fixemos esta expressão: "que todo se vai carregar ao Douro" uma vez que ela define práticas usadas pelos madeireiros e

[1392] *Descrição do terreno ao redor de Lamego...*, citado, p. 129.

outros comerciantes, em função da procura e dos meios de transporte fluviais maioritariamente organizados em função da procura da cidade.

Mas não é só paus para mastros que ali se produzem: "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[1393]".

Há aqui matéria importante, na qual nos devemos deter.

O tipo de madeira predominante parece ser o castanho, devendo-se atribuir particular importância à produção de mastros, componente essencial dos navios, geralmente de difícil aquisição nos estaleiros portugueses, dependente dos ritmos comerciais e dos fornecimentos estrangeiros[1394]. Deste modo, não admira que esses madeiros sejam encaminhados, por via fluvial, para os principais estaleiros de Portugal com redistribuição predominantemente feita pelo Porto.

[1393] Idem. *Ibidem.*

[1394] A entrega de um mastro com as dimensões ideais para um determinado navio, podia demorar até dois anos; sobre este assunto, ver COSTA, Leonor Freire – *Naus e galeões...*, citado, p. 173. Ao longo do século XV, o transporte de mastros para Portugal esteve a cargo dos navios e mercadores 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...*, citado, p. 77-78. No século XVI, a Holanda detinha no seu território, junto dos seus estaleiros, ou encontrava nas suas rotas, "os famosos «bosques de mastros»" nórdicos que abasteciam a sua fábrica naval; no final dessa centúria e, em especial na primeira metade da seguinte, os suecos apresentaram-se como os principais transportadores de mastros. STRADLING, Robert A. – *La armada de Flandes...*, citado, p. 43-46; encontraremos navios suecos (e também dinamarqueses) no Porto em finais de Quinhentos, presença que prosseguirá (com o transporte destes apetrechos) até, no mínimo, finais do século XVIII. Ainda no século XVII, a dependência da Península face ao estrangeiro era aflitiva; em "assento" firmado entre a coroa espanhola e o ragusano Nicolas de Massibradi no ano de 1631, estipula-se que os mastros dos navios que se projectava construir, fossem de pinho da Prússia ou de Riga". ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José – *España, Flandes y el mar del Norte (1618-1639)...*, citado, p. 319 (ver também p. 69-72, 233). Voltarei a este assunto.

Os preços apresentados poderão servir de indicador relativamente às quantias dispendidas pelos consumidores – e eventualmente às margens de lucro dos distribuidores, se conseguirmos determinar tratar-se de valores na origem[1395].

O tamanho das tábuas e a altura dos mastros também devem ser analisados atentamente e confrontados com outros dados conhecidos[1396].

Finalmente são preciosas as indicações sobre o abate das árvores e do seu transporte, relacionado-os com a proximidade ou distanciamento do rio, situação da qual depende a forma como se procede. Assim, estando as árvores perto do Douro, é possível encaminhar para as embarcações fluviais os grandes troncos, principalmente aqueles destinados a serem feitos em mastros; a provável falta de caminhos praticáveis para o transporte de toros de grandes dimensões, ou a incapacidade de meios para o fazer, obriga a que aqueles que são marcados e derrubados no interior, no "sertão", sejam cortados, feitos em tábuas, e só então trazidos até junto das barcas. Aquilo que Rui Fernandes dizia atrás sobre os cortes e levas de madeira até ao rio começa a fazer sentido. Mas ainda veremos mais pormenores sobre o assunto, que reforçam este sentido.

Ouçamos, agora com maiores cautelas, o relato de um viajante célebre do século XV, o barão de Rosmital, em trânsito por outro importante centro de produção de madeiras: a região fronteiriça transmontana, mais particularmente, a das redondezas da Torre de Moncorvo. Aquilo que, de imediato, saltou à vista do cavaleiro boémio (e dos seus companheiros alemães) foi o facto de "produzirem estas montanhas arvores quaes nem eu nem algum dos nossos vira jámais", informação admirável para quem vinha de nações conhecidas, já naquele tempo, pela exuberância dos seus parques florestais. Mais adiante no caminho, continuam a surpreender-se com a vegetação, reafirmando que "crescem n'estas serranias, arvores como nunca vimos nos nossos climas [...]"; e precisam o que viram: "Ha tres especies de carvalhos n'estes sitios: uma com as folhas semelhantes ao cardo; outra com as

---

[1395] É necessário proceder a uma recolha de elementos, muito dispersos é certo, sobre este tipo de transacções, para que os dados tenham maior significado. A redízima, que tenho vindo a usar, é de alguma utilidade, mas abrange cronologias mais adiantadas (recorde-se que este texto é de 1531-1532); além disso, não se deve esquecer a qualidade de madeira comprada, em que estado, qual o tamanho das tábuas sendo serrada, etc.

[1396] Pois podem indicar algo sobre o tipo de navio a construir. Note-se que nas isenções aos mercadores alemães de 1494 (vistas na 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 31m aproximandamente, considerando que a braça equivalerá 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. Não devemos, no entanto, esquecer as precauções a ter com este tipo de narrativas. Quanto às dimensões dos tabuados, confrontem-se estes valores com os que surgem na redízima onde se fala especificamente da importação de tábuas de seis palmos para o navio de Nuno da Silva, em 1574.

folhas brancas, cobertas de certa lanugem. A terceira especie é a que se dá em as nossas regiões, só com a differença de terem as folhas umas fendasinhas e filamentos á orla". Por fim, observam que "crescem n'estes montes outras arvores e hervas que não existem n'outras regiões"[1397].

Carvalho em Moncorvo, castanheiro em S. Martinho de Mouros, e, acrescente-se, pinho um pouco por todo o Riba-Douro[1398]. Eis os principais tipos de madeiras usadas na construção naval e exigidas nos estaleiros do Porto.

Como atrás foi afirmado, estas chegam à cidade há bastante tempo, provavelmente desde que houve contactos fluviais entre as terras altas durienses e o Porto. Voltemos à inquirição dos rendimentos da cidade mandada fazer por D. Afonso IV e concluída em 1339. A madeira conta-se entre os artigos comercializados, determinando-se: "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"[1399]. Trinta anos depois, mantém-se o movimento e o imposto. Anunciando aquilo que já nos foi comunicado por Rui Fernandes, 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"[1400].

O transporte de madeiras pelo Douro foi assunto que se manteve na ordem do dia pelo tempo fora. Havia uma corrente assegurada pelo trânsito de barcas em toda a extensão navegável do rio e o abastecimento processava-se regularmente. E satisfazia tanto as necessidades próprias, comuns a uma qualquer cidade, como a sua procura específica para a construção naval. Nos finais da Idade Média, a capitalização dessa via privilegiada pelo burgo portuense fez parte de um processo

---

[1397] A descrição do barão 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; a passagem descrita encontra-se a p. 74-74.

[1398] As matas do Alto Douro ainda hoje fornecem muitas madeiras utilizadas no estaleiro da Cruz para a construção dos barcos rabelos.

[1399] *Corpus codicum...*, citado, vol. I, p. 33. Aproveite-se esta determinação para juntar mais um motivo interessante para que muitas entidades "de fora parte", individuais e colectivas (com especial incidência nas que estavam estabelecidas em Riba-Douro), tenham pressionado a cidade e o rei a conceder-lhes o estatuto de vizinhos do Porto, facto que lhes garantia importantes isenções na comercialização de produtos variados, com destaque para os vinhos. Sobre este assunto 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*, publicado no mesmo número da revista "Douro – Estudos & Documentos", p. 49-87.

[1400] *Corpus codicum...*, citado, vol. VI, p. 55.

complexo, que temos vindo a acompanhar, de estruturação das actividades económicas e, nomeadamente, do controlo e regulamentação do abastecimento em função da relação com o *hinterland*, essencial para o desenvolvimento da sua vida portuária.

Relativamente à circulação de madeiras, verificámos como a chegada destas pelo Douro foi uma constante à qual estiveram atentos os resposáveis pela administração local, que, mais do que uma vez, conseguiram juntar à sua própria actuação o suporte da política régia.

Em Agosto de 1448, debateu-se em Câmara o problema do açambarcamento da madeira que vinha de Riba Douro feito, em larga medida, pelos mestres dos navios[1401]; nesta ocasião, o assunto ficou resolvido momentaneamente com uma postura regulamentando o funcionamento do mercado. Analisarei mais detalhadamente esta acta adiante.

A abrir o século XVI, a questão ganhava outros contornos, mais complicados. Uma "estrada" tão importante como o Douro representava um elemento estruturante da economia local; portanto, não podia ser bloqueada, sob pena de o abastecimento ficar comprometido. Ora, acontecia que os proprietários ribeirinhos, de qualquer qualidade e condição, tinham as suas pesqueiras, açudes e caneiros. Todas estas artes de pesca, que implicavam estruturas extensas, fixas ou amovíveis, estendidas a partir das margens, tinham uma característica comum: representavam sérios obstáculos à navegação, causando acidentes graves às barcas e, nalgumas alturas, impediam pura e simplesmente a sua passagem. Havia centenas no Douro. Assunto preocupante, já se vê. E que atravessou toda a Época Moderna, motivando intervenções da Câmara e do Rei, mais ou menos incisivas, mais ou menos bem sucedidas. O debate sobre estes obstáculos e as tentativas de os remover representaram a primeira grande discussão sobre a navegabilidade do rio 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 as pesqueiras são

---

[1401] FERREIRA, J. A. Pinto – *"Vereaçoens" (1401-1449)...*, citado, p. 332-333.

desfeitas e refeitas mal o corregedor vira costas. E nisto se andou praticamente até ao século XIX"[1402].

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"[1403]. 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"[1404], a acompanhar o corregedor e, no ano seguinte, D. Manuel, em visita à cidade, sanciona a pretensão da mesma nesta matéria[1405]. O transporte em barcas continuou a fazer-se pelo tempo fora 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, traz de Freixo quatro dúzias de "tavoado roym"[1406]. Diga-se que estas madeiras também eram mobilizadas para a construção de centenas de barcas, de passagem ou de transporte (por exemplo, as barcas chamadas *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

---

[1402] DUARTE, Luís Miguel; BARROS, Amândio Jorge Morais – *Corações aflitos: navegação e travessia do Douro na Idade Média e no início da Idade Moderna...*, citado, p. 82; entre esta página e a página 91 faz-se uma análise da questão e uma listagem dos obstáculos. Sobre as pesqueiras e caneiros, estruturas existentes em todos os rios nacionais ver SOEIRO, Teresa – *Penafiel – o Tâmega de ontem*, in "Penafiel – Boletim Municipal de Cultura", 3ª série, 4/5 (1987/1988), p. 95-254 e, sobretudo, *O progresso também chegou a Penafiel. Resistência e mudança na cultura material. 1741-1910.* Porto, 1993, 3 vols. dactilografados. Ver também, 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, referindo 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 dionisinas.* Lisboa: Edições Colibri, p. 150-151, MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e comunicações em Portugal...*, citado, p. 265 e PEREIRA, Gaspar Martins; BARROS, Amândio Morais – *Memória do rio...*, citado, p. 80-91.

[1403] MORENO, Humberto Baquero – *A navegabilidade do rio Douro nos séculos XVI e XVII*, in "Gaya", vol. V..., citado, p. 180, 186, 187.

[1404] AHMP – *Vereações*, liv. 7, fl. 86. Publicado por MORENO, Humberto Baquero – *o. c.*, p. 186.

[1405] Idem – *o. c.*, p. 180.

[1406] ADP – *Cabido*, liv. 108, fl. 3v.

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 que «os moradores da dicta villa vãao cada e quando que cumpre aa dicta barca dar adubios pera a tirarem a monte e a carafetar e repairar de pregaje e caibros e travessas»"[1407]. Madeira para barcas mas, como é de crer, e a documentação confirma, madeira para expedir até aos centros costeiros.

E com aplicação concreta. Nos anos trinta do século XVII, aquando da encomenda de dois grandes galeões ao Ouro, pensou-se adquirir na zona de Leiria, *via* Buarcos, a madeira a aplicar no soalho e cobertas das embarcações. Não era um pensamento de todo invulgar. Esta região era um posto abastecedor de importantes remessas de pinho da Flandres que há muito tempor recebia via navegação nórdica, sendo daí redistribuída para vários portos nacionais. Todavia, aquela intenção foi posta de lado, preferindo-se trazer o tabuado dos pinheirais de Moncorvo, não apenas porque a qualidade desta madeira satisfazia os requisitos pré-determinados, mas, principalmente, porque ficava muito mais barata com a poupança no transporte efectuado pelo rio[1408]. Na sequência do que afirmei, veremos ainda como noutras ocasiões continuou a haver uma certa complementaridade nas aquisições de madeiras por agentes marítimos do Porto (particulares ou ao serviço da armada, no Ouro) em terras do Douro e do Mondego[1409].

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[1410], a verdade é que, em certas ocasiões, o tráfego de embarcações carregadas com madeiras seria muito intenso, especialmente nos períodos de maior laboração dos estaleiros ou de lançamento de grandes obras públicas urbanas. Descortinaremos esta intensidade ainda na vigência do governo filipino.

Obstáculos à navegação, artificiais como as pesqueiras, naturais como os penedos (e outros "pontos" complicados que o Douro "se esmerava" em apresentar), as

---

[1407] PEREIRA, Gaspar Martins; BARROS, Amândio Morais – *Memória do rio...*, citado, p. 136.
[1408] SILVA, Francisco Ribeiro da – *o. c.*, vol. I, p. 221-222.
[1409] Também na Terra da Feira.
[1410] Situação impossibilitada pelo próprio regime das águas consoante as estações do ano.

cheias de inverno ou os secos de verão, impediam, em variadas ocasiões o regular movimento pelo rio. Isso, mais a "concorrência" dos povoados do rio onde se faziam barcas, haveria de ter alguns reflexos na entrada de madeiras das regiões que bordejavam o Douro. Alternativas: o transporte em carros, que se fazia e era intenso e já foi, de alguma forma, visto quando se falou da zona a norte do rio – os procedimentos eram, basicamente, os mesmos com os carros a percorrerem as velhas estradas durienses até ao Porto – e a busca de madeiras noutras regiões. Como a Terra da Feira.

Olhar para o mapa 7 é confirmar a grande mancha florestal abastecedora do Porto em terras a sul do Douro, actualmente integradas, na sua maioria, no concelho de Vila Nova de Gaia. Embora se trate de referências maioritariamente dos séculos XVII e XVIII, o movimento era anterior[1411]. A construção do cais já nos permitiu entrar em contacto com ele. E permitiu-nos travar conhecimento com os grandes madeireiros de Quinhentos interessados na exploração desses recursos nesse espaço: os padres do mosteiro da Serra. Trata-se, no essencial, de mais um elemento a confirmar o facto de os estaleiros se localizarem preferencialmente junto das fontes madeireiras (ou beneficiando de bons acessos para ela ser trazida): para a maior parte dos navios feitos em Vila Nova nos séculos XVII e XVIII foram usadas madeiras desta região[1412].

Também anterior, mas perfeitamente documentado para o período quinhentista, era o recurso a madeiras de fora do termo.

Da zona centro, vinham tabuados do pinhal de Leiria transportados em navios da Pederneira, do Mondego, Matosinhos e Leça. Responsáveis por uma intensa movimentação, os pequenos navios destes ancoradouros chamam a si a principal responsabilidade da comercialização de materiais de construção naval, neles incluídas as madeiras. Relativamente aos dois primeiros, o transporte de madeiras para o Porto resultará de contactos estabelecidos maioritariamente com os responsáveis dos estaleiros ou com os contratadores encarregados da execução das obras navais; quanto a Matosinhos e Leça, verifica-se, por mais de uma vez, a coincidência entre o mestre do navio e os manifestos de materiais de construção naval[1413], tornando-se óbvio, em boa parte dos casos (sobretudo quando, na redízima, essas declarações estão inscritas no título dos privilegiados), que esses

---

[1411] LEÃO, Manuel – *A construção naval nos séculos XVII e XVIII*.., citado, p. 4, 8-14.
[1412] LEÃO, Manuel – *o. c.*, p. 8-14.
[1413] Por exemplo, João André, mestre de Matosinhos, traz madeira do Mondego em 1578; ADP – *Cabido*, liv. 108, fl. 6v.

materiais (em que entram madeiras) são para uso próprio, para "adubar" ou construir de novo um navio.

Ao ritmo dos restantes fluxos comerciais, sobretudo da intensa cabotagem que complementava os grande tráficos e era assegurada pelos barcos desses mesmos portos, chegavam também toros e alguns componentes já lavrados (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 fazia sentir um movimento constante de barcas que assegurava diversas ligações – Porto-Lisboa, Porto-Mondego, Porto-Sevilha, – sem grande exagero, e pela média de pequenas embarcações nele participantes, pode dizer-se que as partidas e chegadas eram quase diárias. Nos livros da confraria de S. Pedro de Miragaia, encontramos pagamentos de fretes de barcas com madeiras, usadas nas constantes obras de manutenção do hospital que tinha a seu cargo. Apesar de não se indicar sempre a origem dos materiais, nem das barcas, as verbas lançadas com despesas no ano de 1513, referentes a cal, tigelo e madeira, apontam para a possibilidade de os navios terem vindo deste espaço[1414]. Curiosamente, as verbas dispendidas não são muito elevadas – numa barca de tabuado gastou o provedor trinta e cinco reais, enquanto noutra, "que foi pello tigelo pera ladrrilhar", a verba gasta foi de vinte reais[1415].

Do que atrás se disse, e tendo em conta os significativos registos disponíveis e grande regularidade do movimento ressaltam a importância das madeiras de toda a zona centro na fábrica naval do Porto dos séculos XVI e XVII.

O mesmo se poderia dizer das que chegavam provenientes de Lisboa. Mas aqui, o suporte documental não é tão consistente. De qualquer modo, o que existe descreve-nos interessantes movimentações numa e noutra direcção. Portanto, havia remessas provenientes deste porto. Especialmente quando se laborava no Ouro para a armada real embora também os armadores, a título particular, fizessem vir tabuado dessa cidade. E isso é significativo – e demonstrativo da complexidade das vicissitudes do comércio – quando sabemos que Lisboa era, acima de tudo, importadora de tabuados para o seu grande estaleiro[1416].

[1414] Hipótese autorizada pelo movimento das barcas do Mondego com cal com licença para descarregarem na zona ribeirinha do Porto; deste o século XV que a confraria de Miragaia regista despesas com a compra de cal a estes fornecedores.

[1415] APSPM – *Livro 1*, fl. 94. Outras despesas: dez reais com "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 ou de outro qualquer posto de venda de madeira] "nove traves pera o sobrado", etc..

[1416] Ver quadros 6 a 16.

A confirmação de algumas afirmações atrás produzidas encontra-se no abastecimento de madeiras para a obra do cais da Ribeira, durante os anos finais do século XVI. As grandes quantidades, de diferentes tipos, coincidentes, na maioria dos casos com a construção naval (até porque muitos daqueles que estão encarregados de as buscar são especialistas em construção naval), demonstram várias coisas:

- Concentração das zonas madeireiras junto, ou próximo, do Douro;
- Preferência pelos lugares na zona de Riba Douro e Entre-os-Rios e daí para jusante, num sector do rio mais facilmente navegável até à cidade;
- Identificação de alguns tipos de madeiras consoante as zonas;
- A prática, referenciada, do corte de madeiras, sua preparação junto do local de abate e posterior transporte em carros de bois até ao rio, ao local de embarque;
- Importância do transporte de madeiras em barcas ou *azurrachas* até à cidade;
- Aparente relativa abundância de madeiras ao longo do curso do rio;
- Predomínio, cada vez mais acentuado no Porto de então, dos envios procedentes da margem esquerda do rio, nomeadamente da zona da Feira. Ao mesmo tempo, indicação de outros lugares mais ao sertão (como Paranhos, então incluindo o concelho da Maia)
- Identificação de alguns vendedores de madeiras;
- Identificação de Aveiro como centro portuário redistribuidor de madeiras provenientes do estrangeiro, tal como o importante pinho da Flandres[1417].

23.4. Madeireiros

No sentido de complementar este tema da oferta nacional e, ao mesmo tempo, revelar outros pontos produtores junto da cidade, importa perceber o envolvimento de elementos do Porto neste contexto. Dito de outra forma: não conhecemos madeireiros portuenses. Sabendo-se que havia "regatães de madeira", desconhecemos, por outro lado, salvo algumas excepções, junto de quem estes se abasteciam. Desconhecemos se homens da cidade, proprietários de terras nas províncias circundantes que, juntamente com o vinho, os azeites ou os sumagres durienses, investiam neste comércio. Exceptuando alguns grandes comerciantes, que aproveitavam os seus contactos internacionais para importar alguns materiais

---

[1417] AHMP – *Obras públicas. Receita e despesa com o cais da cidade*, fl. 305 e seguintes ("Compra de madeira pera esta obra do caes"). Os dados aqui recolhidos integram o mapa que se apresenta.

de construção estamos praticamente às escuras quanto a comerciantes locais de madeiras.

Por isso mesmo, importa dar o devido destaque ao seguinte contrato.

No dia 4 de Julho de 1591 formava-se no Porto uma parceria comercial. Compunham-na Melchior ("Belchior") de Oliveira, morador no Porto (que não estava presente) e João Fernandes, carpinteiro, morador à Porta Nova de Miragaia[1418]. O primeiro estava representado pelo cónego (da sé do Porto) César Vilela, usufrutuário da igreja de S. Martinho do Campo, julgado de Aguiar de Sousa. Entre as testemunhas encontrava-se um certo António Luís, morador em Travassos, freguesia de S. Martinho da Várzea, Bem Viver. Como procurador de Melchior de Oliveira, o cónego entregou ao carpinteiro 100 mil reais "em tostões e realles castilhanos" para este trazer à perda e ao ganho "e os empregar em coisas de seu ofício"; o carpinteiro entra com o "seu trabalho e indústria".

Antes de prosseguirmos, dois ou três breves comentários iniciais. Primeiro, a data do documento: 1591. Trata-se, como já sabemos, de um ano particularmente activo nos estaleiros do Porto. Para além dos trabalhos para a comunidade marítima local, encontram-se cheios de trabalho com as encomendas de vários galeões e outros navios para a armada real, a cargo de diferentes contratadores, e as fortes importações gerais de materiais de construção, nacionais e estrangeiros, confirmam todo este afã. Seria de esperar que houvesse mercadores a querer aproveitar a conjuntura, assegurando contratos de fornecimento de madeiras. Segundo, o investidor assegura a experiência de um homem do ofício para fazer render o seu dinheiro, num tipo de associação que conhecemos noutros sectores. Terceiro; sabemos como muitas vezes funcionam estes contratos: os participantes na escritura, mesmo que não lhes seja explicitamente conferida nenhuma intervenção concreta, são, muitas vezes, participantes activos no negócio; tanto César Vilela como a citada testemunha têm propriedades ou vêm de lugares conhecidos pelas suas bondades florestais, portanto, é possível que por detrás da procuração e do simples testemunho estejam fornecedores de madeira à sociedade que se está a formar.

Vimos que o carpinteiro recebe 100 mil reais. Diga-se, também, que a parceria durará um ano, como a maior parte delas e, como o costume, poderá ser renovada se no final os sócios assim o desejarem. O carpinteiro deverá conseguir as madeiras predominantemente em Portugal (daí as observações atrás feitas sobre os restantes intervenientes) mas a única excepção admitida é significativa: poderá trazer os

---

[1418] Não se diz especificamente ser carpinteiro da ribeira. Mas não é improvável que o fosse.

tabuados da Galiza, mercado madeireiro de referência, conhecido pela oferta abundante, embora neste tempo também já houvesse bastantes restrições à comercialização. Em síntese: estamos perante a constituição de uma sociedade mercantil portuense para exploração do comércio de madeiras, em época de desenvolvimento das construções náuticas, com um capital inicial não muito elevado (embora também não seja desprezível) e voltada para o trato de madeiras em Portugal e na Galiza[1419].

Mas, tirando este exemplo, continuamos sem saber grande coisa sobre o assunto. E, em grande medida, assim continuaremos. Só com profundos e sistemáticos levantamentos de prazos de propriedades (e ainda assim com uma boa dose de imaginação), e com a recolha de todos os indícios que digam respeito à cobertura florestal de algumas delas é que poderemos começar a ter algumas ideias. Os vários milhares de emprazamentos contidos nas colecções notariais, monásticas e municipais, bem como muitas outras indicações dispersas contendo menções a madeiras poderão ajudar. 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 concede dote de casamento a Francisca Fernandes, sua criada, moradora em Tarouquela[1420], com João Gonçalves, carpinteiro de casas, do Porto. Entre os que contribuem para este dote, estão dois familiares moradores naquele lugar, que entram com 5 mil reais "per pão e vinho e por madeira"[1421].

- Em 22 de Junho de 1558, regista-se o emprazamento do casal de Valbom, feito por Pantalião Brás, abade de S. Veríssimo de Valbom a António Carneiro, morador no arrabalde de Santo Ildefonso; nessa propriedade, para além de certas leiras de vinho, cereais e árvores de vinho, havia "treze arvores de carvalho e castanho"[1422].

- 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"[1423].

- Uma prova de que a madeira interessava a muita gente, encontra-se no facto de o Dr. Lopo Dias, figura conhecida no Porto de Quinhentos, ter madeira disponível em sua casa, tomada em Maio de 1568 pelos guardas-mores da

---

[1419] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 102, fls. 1-1v.
[1420] Onde existia um mosteiro anexo a esta instituição urbana.
[1421] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 6, fl. 244v. Que poderá ser para a construção de uma casa para os noivos.
[1422] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 16, fl. 107.
[1423] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 18, fl. 10v.

saúde, "pera taparem o postiguo da Cordoaria"; foi indemnizado em 580 reais[1424].

- Em 4 de Agosto do mesmo ano, a administração da cidade ordena ao tesoureiro "que dedes a João Gonçallvez Ribeyro oitocentos reaes que lhe mandamos dar de huum masto de pinho que lhe tomarão os gardas mores desta cidade pera se poer a bandeyra de Miragaya da garda da saude"[1425].

- Mais tarde, a 16 de Outubro, mandaram 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"[1426].

- Já falei dele neste trabalho. Chamava-se João Gonçalves "Chapéu-Largo" e era sapateiro. Era também, como foi dito, homem de negócios com muitos interesses repartidos por vários sectores. Investia, por exemplo, no arrendamento de imóveis. Um deles, a 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 cinquo duzias de madeira cinquo cruzados, e mais lhe devia hũa quall que vallia hum cruzado e hũa trave que por elle pagara da area dozentos reaes"[1427]. Portanto, tratava-se de madeira que fora alijada numa das praias do Douro, provavelmente a da Ribeira, onde descarregavam parte dos barcos que vinham de Riba Douro, ou junto do célebre *Postigo das Tábuas*, no pano ribeirinho da muralha.

- Para terminar esta nota refira-se que o "Chapéu-Largo" não era o único sapateiro com interesses madeireiros. Na hora de partir para o Brasil, em 30 de Outubro de 1574, o sapateiro Cristóvão de Freitas, morador na rua das Cangostas, deixa procuração a seu pai, Jorge de Freitas, também sapateiro e morador no mesmo lugar, para que "cobre, receba e arrecade toda ha fazenda movell e de raiz, e dinheiro e rendas e dividas e mercadoryas e quallquer outra fazenda" que lhe pertença (e também a que venha a mandar do Brasil) mas,

---

[1424] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 5, fl. 28.

[1425] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 5, fl. 43. Creio que se trata de um mestre de navio.

[1426] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 5, fl. 57v. Esta madeira foi trabalhada por Fernão Dias, carpinteiro, morador 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.

[1427] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 26, fl. 51v.

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"[1428].

É curioso que os sapateiros são apontados em Espanha como dos elementos que mais contribuiram para o desgaste da floresta. Isto porque aproveitavam fortemente a seiva dos carvalhos para dela retirar os taninos com que convertiam as peles em couros[1429]. Portanto, a ser verdade, vemos como estes artífices, no Porto, acabavam por retirar dois benefícios da exploração madeireira.

A fonte que melhor nos "fala" deste assunto torna a ser o livro das despesas com o cais. No quadro seguinte encontram-se alguns nomes de gentes que venderam (ou estiveram encarregados de fornecer por intermédio de alguém) madeira para esta obra.

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	
	Entre-os-Rios	1 azurracha	
	Entre-os-Rios	1 azurracha	
	Entre-os-Rios	1 azurracha	
	Entre-os-Rios	1 azurracha	
	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

[1428] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 51, fls. 40-40v.

[1429] Relatório enviado por Juan de Morales à corte sobre o estado das árvores na Galiza (1612), citado por GOODMAN, David – *El poderío naval español*..., p. 126.

Vendedores	Localidade	Quantidade	Tipos de madeiras
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

Dificilmente algum destes "madeireiros" particulares poderia rivalizar com as instituições monásticas detentoras de importantes domínios ricos em recursos vegetais. Em relação à dinâmica madeireira em torno da cidade do Porto e do abastecimento para várias aplicações, sobra um exemplo, porventura o mais importante. Em parte, já o conhecemos: trata-se da venda consistente e persistente de madeira à cidade efectuada pelo menos desde finais do século XVI pelos Padres do Mosteiro da Serra do Pilar de cujas terras veio, como já vimos na primeira parte deste trabalho e constatámos no quadro anterior, uma parte significativa da madeira para a estacaria do cais da cidade. O mesmo aconteceria com as obras náuticas.

Para finalizar, há também outra identificação interessante, de que gostaria de dar conta, pois parece ser significativa: entre os carpinteiros da ribeira do Porto e os locais produtores de madeiras. São muitos os exemplos de oficiais oriundos das terras da Maia, de Vizela, Lousada, terras da Feira ou Lordelo, entre outros. Esta coincidência facilitaria a aquisição de madeiras nas ocasiões em que competia ao carpinteiro a sua escolha e compra para as empreitadas que tinha a seu cargo.

Parece assim, estabelecer-se uma complementaridade alargada nesta questão do abastecimento de madeiras. Entre os produtores e proprietários, monásticos e senhoriais e os colonos das suas propriedades. Entre os homens do transporte fluvial, os barqueiros que conheciam todos os pontos do rio para onde os toros eram encaminhados realizando a ligação com os estaleiros. Entre os profissionais do transporte marítimo da cidade e da zona centro, especialmente destes dois grupos, entre os carpinteiros da ribeira (dos quais devemos destacar aqueles oriundos das zonas madeireiras). Homens da terra, do rio e do mar.

O carpinteiro é o homem da terra, que sabe onde encontrar, junto dos estaleiros onde trabalha ou em matas mais alongadas (por vezes próximo da sua terra de origem), a madeira que traz para desenvolver o seu trabalho, enquanto o mareante é o homem do mundo, da grande giro, aquele que aproveita os contactos desenvolvidos em portos do reino e de fora dele para adquirir os tabuados que traz

por mar, nos seus navios ou nos dos seus companheiros, quando pretende renovar a sua nave ou fazer uma nova.

23.5. Exportação de madeiras

Começo este ponto sobre a exportação de madeiras, falando de... importação. Como antes foi referido, o comércio tem ritmos e obedece a esquemas e regras complexos que encerram, por vezes, aparentes contradições[1430]. Começo por falar de importação pois será útil termos sempre presente que, apesar da quantidade e diversidade de madeiras nacionais que chegam à cidade, aos seus estaleiros, em especial as que vêm de Riba Douro e da Feira, que parecem, sem dúvida, suprir a maior parte das necessidades, a verdade é que a indústria naval não vive, ou vive a custo, sem importações do estrangeiro. Estas fizeram-se notar desde a Idade Média e prosseguiram no século XVI; aliás, tornam-se mais constantes neste período, especialmente à medida que se caminha para o seu ocaso; criaram correntes de negócio e motivaram regulamentação com origem na corte. No entanto, ao mesmo tempo que isso acontecia, a cidade exportava madeiras em diversas direcções.

O foral da alfândega de 1410, é o primeiro a denunciar esta realidade e, inclusivamente, parece fazer da exportação de madeiras uma mais valia comercial da cidade (juntamente 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 [...]"[1431].

Em 1450, a Câmara analisava pedidos e despachava licenças para levas de madeiras da cidade em mercantes portuenses: "Titulo dos que ouverom alvaraaes pera carregarem pera fora madeiras e tavoados e todallas outras cousas que som defesas a nenhuum carregar salvo ameetade e esto per alvara dos vereadores fecto pello escripvam". Era a preocupação do abastecimento local a impor estas limitações, tal como acontecia com os vinhos, os azeites ou o sal, artigos correntes do negócio da cidade e com parte deles a ser retida para venda no mercado urbano. Nessa ocasião, sairam dois navios com tabuados: "*Item* aos III dias de Setenbro per mandado de Lopo Vieira, Bras Martinz marinheiro ouve alvara per que podesse carregar no Vintaneiro XXXb paaos convem a saber de caibros e guieiros e mais mea duzia de tavoas e que leixava outro tanto segundo per elle foy visto. *Item*

[1430] Quem tem mercadorias para vender tenta fazê-lo onde lucra mais com isso, enfrentando as limitações impostas pelos responsáveis da administração local.

[1431] *A alfândega do Porto e o despacho aduaneiro...*, citado, p. 86.

Joham da Rua levou per mandado de Lopo Vieira Rb paaos e que leixava outros tantos os quaes levava na naao d'Aveiro e Vintaneiro per alvara asignado dos oficiaes"[1432]. Ignoramos para onde vão estas madeiras, que parecem ser aparelhadas, nem sabemos vão ser aplicadas na construção naval. Mas já não é mau sabermos que encheram dois navios (um deles uma nau) e que foram homens do mar (João da Rua é mestre e senhorio de um navio) a declará-las e a transportá-las em embarcações do Porto[1433].

Já se falou neste trabalho da intervenção da marinha mercante portuense no abastecimento das praças norte-africanas. Em 1456, Gabriel Gonçalves, almoxarife régio no Porto, remeteu a Fernão de Andrade, tesoureiro das obras de Ceuta, entre outros materiais – por exemplo, ferramentas de ferro e aço – certos instrumentos de carpintaria e matéria onde eles seriam usados, a saber, "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"[1434]. Precisávamos de saber algo mais sobre as medidas deste tempo para perceber qual a aplicação destas madeiras.

Até final do século XV, continuaram a ser embarcados tabuados da cidade para o fornecimento de empreitadas em vários pontos do reino e dos seus domínios. Terminemos, com dois exemplos quatrocentistas.

- No início de 1470, chegava à cidade um carpinteiro munido de uma carta do rei. Vinha de Évora e era responsável pela obra do mosteiro de Santa Maria do Espinheiro. Na missiva, escrita nessa cidade em 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 colocadas à sua saída, o monarca tem o cuidado de expressar desejo em contrário na credencial apresentada pelo carpinteiro, bem como, por outra via ter instruído três cidadãos da urbe para acelerar o despacho[1435]: "E por que segumdo a ordenança dessa çidade della nom pode

---

[1432] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 1, fl. 97. Os caibros são peças de madeira que vão da cumeeira 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.

[1433] Apesar do nome, a nau de *Aveiro*, é embarcação matriculada na cidade e deverá essa invocação ao facto de tratar predominantemente com a vila homónima.

[1434] TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 13, fl. 154, publicado em AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das chancelarias reais...*, citado, tomo II, p. 333.

[1435] Diogo Fernandes [das Póvoas?], Afonso de Couros e Diogo Martins.

tirar a dicta maDeira sem hi auer defficar certa dellaa qual sse ouuesse de ficar traria a elle perda e ajnda desauiamento 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 liuremente sem ficar coussa alguuma lha leixees trazer [...][1436].

- Noutras alturas, nem era preciso forçar muito os pedidos. Na sua relação com a corte, à cidade convinha estar de bem com elementos influentes, agradar-lhes sempre que possível e esperar retribuição futura. É neste contexto que se entende 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 conçelho ora corregeo que fezessem dela graça a Ruj galuam secretario delRej nosso Senhor 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"[1437].

A abrir o século XVI, continua a verificar-se a exportação deste tipo de cargas. Na análise que, ao tempo, se faz da actividade marítima e do estado da balança comercial, constata-se uma evidência: os intercâmbios comerciais avolumavam-se, permitindo a chegada ao cais da cidade de muitas mercadorias; em contrapartida, aumentara também o ritmo de saída de mercadorias locais. Ora, é sobre estas que a Câmara decide 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. Recorde-se que em meados do século XV ficava metade. Para garantir o cumprimento desta norma são nomeados oficiais, os chamados *quintadores*,

---

[1436] *Livro antigo das cartas e provisões...*, citado, p. 86-87.

[1437] Importa referir que o secretário mandava comprar outras madeiras no Porto para a obra, em mais uma prova da exportação de tabuado desta cidade: "E que ordenassem que mandasem trager 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 – *"Vereaçoens"...*, citado, p. 386-387. A data também não será dramática no que às existências de madeira diz respeito.

encarregados de "dar juramento ao mestre e mercadores dos navios", ver as cargas e recolher o quinto, "sob pena de quinhentos reaes"[1438].

No decurso desta centúria voltamos a encontrar referências à saída de madeiras. Em menor quantidade, é certo, mas ainda assim de realçar, olhando para o contexto de grande procura destas para diferentes aplicações a nível local.

- Em 3 de Fevereiro de 1558, está ancorada no Douro, preparada rumar ao Algarve, a caravela de João Gonçalves, de Massarelos. Trata-se de um pequeno navio, com menos de 20 toneladas. Está carregado com castanha ensacada e leva também uma quantidade indeterminada de "madeiras de pau". Talvez uma quantidade muito pequena para ser relacionada com os problemas de gestão dos recursos florestais algarvios, sentidos durante o século XVI[1439].
- Finalmente, em 1585, Diogo Carneiro, morador em Sevilha mas quase de certeza português fixado na Andaluzia, declara ao fisco o envio de dois carros de madeira para Matosinhos, onde os embarcaria para aquela cidade num qualquer navio que lhe aceitasse a carga[1440].

Talvez possamos duvidar da relação entre muitas destas informações e a construção naval. Talvez muito do comércio de madeiras aqui referido resulte da procura urbana e das necessidades económicas que não navais. Todavia, não deixa de ser importante conhecê-las quanto mais não seja porque dão conta de uma intensa procura com origem no burgo portuense e, também, porque se verifica desde sempre uma identificação entre as compras efectuadas pelos vulgares regatães de madeiras e os agentes marítimos.

As madeiras, neste tempo, seriam simultaneamente dos tipos de produtos que mais circulavam e dos que mais viam esta circulação ser restringida. As notas que

---

[1438] AHMP – *Vereações*, liv. 7, fls. 18-19.

[1439] Ou para colmatar as insuficiências para outras necessidades já que grande parte das madeiras das serranias era reservada para as construções náuticas. Em 1546, o corregedor Rodrigo Rebelo queixava-se ao rei das vendas de navios em Castela temendo o esgotamento da serra de Monchique; se não se pusesse termo a essa prática "antes de quatro anos não avera navios neste Alguarve nem madeira na Serra". TT – *Corpo cronológico*, parte I, maço 77, doc. 98; Joaquim Romero Magalhães avança outras informações acerca dos 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"; isto deu azo a fortes protestos dos mordomos e mareantes de Vila Nova de Portimão. No ano seguinte, o corregedor de Tavira pede 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 (e este acedeu) que não se dessem "sesmarias donde ouver madeira pera naujos barcas bateys e carauellas". Os três casos em *Para o estudo do Algarve económico...*, citado, p. 178 (os dois primeiros) e 42.

[1440] ADP – *Cabido*, liv. 111, fl. 7.

acabámos de ver mostram-nos essas facetas: abundância relativa de recursos e tentativa de protecção dos mesmos. No ponto seguinte veremos como as existências locais não eram, no entanto, suficientes para dispensar o abastecimento do exterior.

23.6. Importações do estrangeiro

Do atrás exposto, verifica-se que duas das mais importantes condições para se processar o funcionamento dos estaleiros estavam realizadas: estes localizavam-se próximo das fontes abastecedoras de madeiras e usufruíam de vias de comunicação e meios de transporte que facilitavam o seu deslocamento até onde eram precisas.

Continuarei a falar de transporte. Se o abastecimento de madeiras nacionais estava razoavelmente assegurado, não era, contudo, bastante para responder à procura dos estaleiros e às exigências da construção de navios. Até que ponto, não o sabemos. Mas, é certo que há vários indícios de escassez de tabuados em algumas ocasiões. Impunha-se, portanto, o recurso às importações no estrangeiro, criando-se um fluxo comercial no qual participavam embarcações nacionais e mercantes de outros portos europeus. Vigiaremos em seguida alguns aspectos da evolução desse tráfico. Mas importa desde já dizer que não é possível descrevê-lo em pormenor. Sabemos, e esse assunto será objecto de cuidada atenção, que houve variações na geografia dos mercados abastecedores exteriores, motivada 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 madeireiros, etc. Infelizmente, o silêncio dos documentos, ou a inexistência dos mesmos, não nos permitem quantificar essas variações. Quando muito, seremos capazes de perceber alguns contornos dessas mutações, observando-se que, a um abastecimento preferencialmente centrado nas regiões da Galiza e das Astúrias, com forte participação da navegação nortenha, seguir-se-á uma alteração de mercados, passando o norte da Europa a fornecer os principais contingentes de madeiras importadas e havendo uma muito menor participação das embarcações nacionais no seu transporte. Isso não é de admirar. Aliás, vinha acontecendo com o restante fluxo de mercadorias pesadas destinadas à indústria náutica.

Mas, como disse, trata-se de uma perspectiva geral. Por todo o século, haverá registos da entrada de madeiras da Galiza e das Astúrias, que persistirão em preencher uma forte quota do mercado local. O que não deixa de ser um aspecto a

realçar; os dados que subsistem, juntos com literatura científica do reino vizinho[1441], apontam para a existência e manutenção de um mercado abastecedor que actua em paralelo com o habitualmente referido (e tido como preferencial) mercado do norte da Europa.

Já tive ocasião de analisar, neste trabalho, alguns documentos referentes à importação de materiais de construção naval, nos quais se falava da chegada de madeiras à cidade, nomeadamente da importação de mastros e das isenções de impostos sobre eles. De qualquer modo, este é um assunto pertinente, integrado neste contexto da importação de madeiras, e, por conseguinte, voltará a ser focado de forma breve.

Pelo que já vimos, não creio ser muito arriscado dizer que a maior parte das madeiras necessárias à construção de um navio poderia ser garantida pela produção nacional[1442]. Os circuitos experimentados, com origem maioritária no Mondego, encarregavam-se de suprir eventuais carências locais, como aliás faziam para outros pontos da costa portuguesa, como os estaleiros do Algarve[1443]. Portanto, afirmações como a de Charles R. Boxer, citada a abrir este capítulo, de que a maior parte da fábrica naval portuguesa quinhentista dependia das remessas madeireiras do estrangeiro, devem senão revistas pelo menos matizadas. Não se tratará da maior parte, mas sim de *uma parte*[1444]. Embora se deva reconhecer que esta aumentou no decurso da centúria. E esse aumento poderá ter tido consequências nas opções da fábrica naval.

Esta evolução, notada nos estaleiros do Porto, justifica-se pela modificação do seu estatuto, assunto sobre o qual tenho vindo a insistir. A actividade acrescida destas estruturas, gerada na procura dos grandes clientes rei/contratadores, forçou maiores importações, sobretudo quando as encomendas de navios atingiram volumes

---

[1441] Já aqui foi apontado o caso de Pontevedra, tratado por Armas Castro. Citarei outros trabalhos adiante.

[1442] E, mesmo local, considerando o Douro uma via estruturante do trânsito comercial da cidade.

[1443] Joaquim Romero Magalhães fala do costume de se importar tabuado de pinho do Mondego; *Para o estudo do Algarve económico...*, citado, p. 190.

[1444] Porventura, combinando-se madeiras do Norte com outras nacionais, tendo em atenção as características, vantagens e desvantagens de cada uma: "Nas terras frias onde se não cria o Sovaro (nem Azinho, que conforma com elle na natureza, e asi serve pª o mesmo effeito) há grandes carvalhos, e delles se fazem naqllas partes do Norte o liame e taboado dos Navios": Tinha inconvenientes: porque mais húmida, estava sujeita à corrupção e ao gusano principalmente nos mares mais quentes, portanto, havia de ser combinada com madeiras locais. Citação da obra de 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...*, citado, vol. II, p. 205.

elevados de forma muito rápida. Ainda assim como já foi dito, sabemos que, em 1620, a madeira para duas naus de 500 toneladas veio de freguesias limítrofes do Porto[1445] e que, em 1632, a madeira destinada a dois galeões de porte semelhante estava já cortada nas terras do balio de Leça[1446]. Inclusivamente, creio que não será de desprezar a hipótese de que a presença finissecular da Coroa nos estaleiros nortenhos (especialmente no Porto) e o seu incremento nas primeiras décadas do século XVII se deva, em larga medida, a esta relativa facilidade de aquisição de tabuados[1447].

Com um certo número de madeiras autóctones à disposição, a importação incidiu especialmente na aquisição de componentes, mastros, vergas, uma ou outra curva de nau, curvatões e remos[1448] e, como teremos oportunidade de ver, não se fez exclusivamente nos mercados externos.

Uma vez enquadrado o tema, confiramos alguns apontamentos relativos à importação de madeiras pelo Porto desde a Idade Média.

Um documento já citado neste estudo fornece-nos uma das primeiras notícias sobre este tema: em 1316, num conflito que opunha os homens da Câmara aos oficiais do Bispo, dá-se a entender que era vulgar verem-se navios entrar na barra com madeiras para a cidade; queixava-se os primeiros de que os funcionários da Igreja "os agrauauam embargandolhes e tapandolhes os rresyos hu carregam os barcos que vaão para frança e hu descarregam os Baixees que tragem amadeyra e offerro e opescado"[1449]. A associação entre baixéis, ferro e pescado deverá querer dizer que se trata de embarcações que cruzam a barra.

Atento às questões náuticas e conhecedor das movimentações portuárias, D. Fernando legislou em favor dos importadores (identificados com os empresários de navegação) 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 [...]"[1450]. A esta determinação não está certamente alheio o fomento da construção naval organizado neste tempo, reponsável por uma procura acrescida de todo o tipo de materiais.

[1445] Bouças, Ramalde e Nevogilde.
[1446] SILVA, Francisco Ribeiro da – *o. c.*, vol. I, p. 216, 218.
[1447] Bem como da já citada capacidade da alfândega do Porto, onde chegavam variadas remessas de material para a construção.
[1448] Refiro apenas componentes em madeira. Muitos outros havia, em metal.
[1449] *Corpus codicum...*, citado, vol. I, p. 59.
[1450] *Corpus codicum...*, vol. I, 115.

Do mesmo modo que regulamenta a exportação de madeiras, o foral da alfândega portuense comunica a importação de tabuados para os barcos. Vêm, juntamente com outros materiais, da França, Inglaterra e Irlanda[1451].

Em meados do século XV, a grande preocupação era com as isenções às entradas de mastros e vergas, num processo que já aqui acompanhámos e que é indissociável dos incentivos da Coroa concedidos aos construtores navais[1452].

Também acompanhámos as preocupações da câmara do Porto relativamente ao abastecimento de sal em 1449, nas quais se aludia ao facto de haver na cidade uma pujante construção naval que dependia da atracção dos navios galegos que, entre outros materiais, traziam madeiras para a fornecer[1453].

Avancemos um século. O arrendamento das alfândegas de Entre Douro e Minho, Aveiro e Buarcos, de 1559 a 1562, assim como outros antes e depois dele, impõem normativa sobre a importação de aprestos navais. Importa dizer que, neste século, a prática estaria mais enraízada e determinava o recurso, para efeitos de controlo fiscal, do alealdamento, ou seja, da inscrição, em livro próprio, daquilo que se pretendia trazer de fora. Mais uma vez estão presentes as importações de mastros[1454].

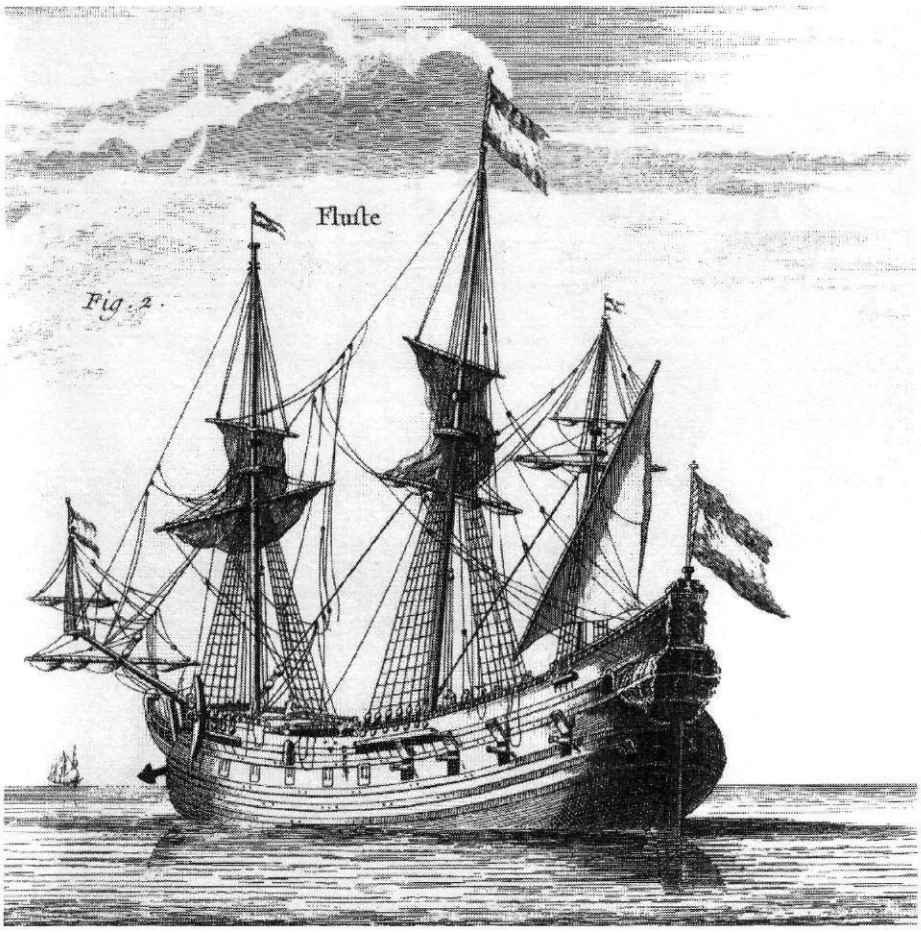
Consideremos uma última notícia. Em 1579, a Câmara tomava posição sobre as perturbações que se faziam sentir no comércio de madeiras. Era o regresso das preocupações com o açambarcamento pelos regatães, que já se fizera sentir no século anterior. Ou, talvez, a noção de que este era um recurso a proteger mais do que nunca. Nesta ocasião, fala-se de madeiras que vinham "de fora a esta cidade, asi de Riba de Douro como por mar e terra"[1455].

A documentação, quando existe, é muito vaga sobre estas matérias. Não é possível determinar com exactidão quais os mercados externos de abastecimento sem o recurso a outras vias informativas. Nos documentos de cronologias um pouco posteriores há informações concretas que nos permitem descobrir os mercados preferenciais. Mas, o cruzamento de dados com informes quinhentistas revelados em bibliografia estrangeira acerca da evolução operada em regiões vizinhas do noroeste português, ajuda-nos a perceber que os mercados no período de transicção entre os séculos XVI e XVII são estabelecidos em função de variações entretanto ocorridas e de consequências profundas. É assim que, em parte,

---

[1451] Tal como vimos anteriormente.
[1452] AHMP – *Livro A*, fls. 132-133.
[1453] FERREIRA, J. A. Pinto – *"Vereaçoens"*..., citado, p. 413.
[1454] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0006, fl. 329v.
[1455] AHMP – *Vereações*, liv. 26, fl. 34v. Farei novamente menção a esta acta.

chegamos ao ponto em que a Flandres (ou por seu intermédio o Báltico[1456]) parece surgir como o fornecedor de madeiras dominante. Carla Rahn Phillips avança com uma hipótese de trabalho interessante: pensa esta investigadora que foi, em grande medida, por insuficiências de reservas madeireiras que os holandeses desenvolveram embarcações como o *fluyt*, "que era ligeiro para o seu tamanho e tinha pouco tabuado no interior"[1457].



Gravura 27 – Fluyt holandês

Sem pretender analisar os aspectos evolutivos da produção e comércio de madeiras nas províncias do reino vizinho confinantes, ou mais próximas por via dos contactos comerciais, com Portugal, há estudos valiosos para percebermos um movimento que escapa à generalidade da documentação quinhentista portuguesa.

[1456] É assunto sobre o qual se deve insistir: não devemos esquecer que vastas regiões flamengas eram desprovidas de árvores para a fábrica naval. A Holanda, por exemplo, era "terra sem árvores", terra de "dunas e baldios", e os seus construtores navais, para a obtenção de madeiras, dependiam largamente de intermediários que as compravam bem para cima do vale do Reno. O temor do esgotamento de madeiras em Inglaterra terá também funcionado como principal motor da criação, exploração e florestação da colónia americana da Virgínia. Em França, só no tempo de Colbert se iniciou a verdadeira recuperação dos bosques devastados por rapinas seculares Sobre estes assuntos, ver GOODMAN, David – *El poderío naval español*..., citado, p. 105-106.

[1457] *Seis galeones para el rey de España*..., citado, p. 48.

Armas Castro revela-nos uma importante corrente de exportação de madeiras galegas para Portugal através do porto de Pontevedra desde a Idade Média[1458], confirmando as impressões expressas pelos vereadores do Porto em meados do século XV. Também Elisa Ferreira confere especial relevo às exportações de madeiras galegas e asturianas (as únicas províncias que gozavam de facilidades especiais para a sua exportação) para Portugal, desde o século XIII, num movimento que prosseguirá até Quinhentos[1459].

Este movimento terá continuidade e apenas abrandará (sem no entanto cessar) no século XVI. É que, desde Santander à Galiza, esta centúria revela-se como um perído "intensamente desflorestador"[1460]. Ainda assim, consegue-se detectar uma inter-relação muito acentuada entre este mercado abastecedor e o mercado receptor português, fruto de uma eventual cooperação e solidariedade política (em termos de política naval) entre as duas coroas. Com efeito, já aqui foi mencionado o facto de Cristobal de Barros, grande obreiro da reordenação do espaço florestal do norte de Espanha no tempo de Filipe II, momentaneamente instalado na Galiza, ter autorizado a saída anual de quase 8 mil carros de madeira para Portugal em 1576, numa altura em que se laborava nos estaleiros nacionais (Porto incluído) para a preparação de armadas importantes, como a que transportou tropas na expedição de Alcácer-Quibir[1461].

[1458] ARMAS CASTRO, José – *o. c.*, p. 193-194.

[1459] FERREIRA PRIEGUE, Elisa – *Galícia en el comercio marítimo medieval.* Corunha: Fundación "Pedro Barrié de la Maza", 1988, p. 661-662, 673. Esta investigadora aponta ainda a importante actividade transportadora de frotas do norte de Portugal, assegurando o abastecimento de madeiras galegas a Lisboa e à própria Andaluzia. Esclarece-nos também (p. 673) que a madeira galega vinha, principalmente, daquilo a que se chama a "Galiza cantábrica", movimento este perfeitamente confirmado pela documentação portuense de finais do século XVI.

[1460] BARREIRO MALLÓN, Baudilio – *Comercio y burguesía mercantil en la costa cantábrica. Contrastes regionales y cronológicos*, in *El comercio en el Antiguo Régimen...*, citado, p. 64, e a bibliografia aí indicada. Como anotação a este assunto, de grande interesse, o alerta para a necessidade de distinguirmos a evolução no interesse sobre a floresta; referindo-se principalmente ao espaço cantábrico, numa primeira fase, são os camponeses os principais agentes da devastação florestal como forma de complementar os seus rendimentos originando políticas de repressão aos abates de árvores por parte das autoridades locais e da Coroa; em épocas posteriores, o grande motor da desflorestação é a Coroa, contra os protestos dos camponeses que veêm com preocupação a destruição deste património.

[1461] SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen – *Galicia en el camino de Flandes. Actividad militar, economía y sociedad en la España noratlántica, 1556-1648...*, citado, p. 27. Nesta obra, entre as páginas 25 e 28, esta investigadora analisa os resultados (que não parecem ser muito satisfatórios) da acção de Barros na Galiza. Este agente governamental viria a ser mais feliz na Biscaia, em particular na sua acção de fomento das construções náuticas: "para pôr em prática esta política, Filipe II contou com o inestimável labor de Cristóbal de Barros", nomeadamente com a concessão de créditos sem juros e estimulando o abaixamento das tonelagens para abranger um maior número de interessados (D. Sebastião, como estudámos, também o fazia em Portugal). Sobre este assunto, ver ODRIOZOLA OYARBIDE; Lourdes – *Construcción naval en el País Vasco...*, citado, p. 158. David Goodman também se

A outro nível, cite-se o facto de, depois de 1580, alguns portugueses deterem rendas na Galiza, que cobravam nos diferentes ramos em que estavam organizadas. No testamento que D. Lopo de Almeida fez à Misericórdia do Porto havia rendas a cobrar nas alcavalas das madeiras de Santiago ou Viveiro[1462].

Refira-se, por fim, o papel desempenhado durante muito tempo pelas embarcações nacionais no próprio transporte das mesmas para Portugal, facto que aduz argumentos ao interesse português pelas madeiras destas proveniências. Baudilio Barreiro detecta a presença muito forte de embarcações de pavilhão português (ombreando com a frota basca) no transporte de madeira dos portos do Cantábrico: "a maioria dos barcos que transportavam a madeira ou seus derivados [por exemplo, algumas peças já 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". Considera também este investigador que, conforme o século avança, estes navios terão tendência a ser substituídos por embarcações nórdicas, "tanto inglesas como alemãs e dos Países Baixos"[1463].

Toda esta evolução é, em grande parte, confirmada pela documentação do Porto[1464]. Concorrência, dificuldades conjunturais enfrentadas pelas frotas mercantes dos vários portos nacionais, adaptação do perfil da frota a estratégias mercantis gisadas na cidade do Porto e nas praças onde se desenvolvem contactos comerciais, aparecem em evidência neste período. Apesar de tudo isto, a documentação continua a demonstrar que, sempre que tal foi possível, alguns armadores portuenses e dos ancoradouros satélites persistiram neste transporte de madeiras, fazendo-o tanto para o Porto como para Lisboa, levando madeira para os estaleiros ou para os tanoeiros de uma e outra cidades na última década de Quinhentos.

No estudo da frota e do caso especial das movimentações marítimas em redor dos circuitos insulares veremos como o transporte de aduela se encontra integrado num espectro comercial de dimensão internacional, centrado nos principais eixos

---

interessou pelo fenómeno da floresta e por estas políticas de reflorestação finisseculares em *Poder y penuria. Gobierno, tecnología y ciencia en la España de Felipe II.* Madrid, 1990, p. 110-111, citado por SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen – *o. c.*, p. 26, retomando-os em *El poderío naval español...*, citado, p. 105-158 (trata-se do capítulo "El número de árboles: la conservación de los bosques españoles").

[1462] BASTO, Artur de Magalhães – *História da Santa Casa da Misericórdia do Porto...*, citado, vol. II, p. 26-27.

[1463] BARREIRO MALLÓN, Baudilio – *o. c.*, p. 64-65. Também se comprova por esta evolução que a titularidade dos navios pode confundir a proveniência das madeiras.

[1464] Por exemplo, pelos livros de visitas de saúde.

atlânticos e mercados no norte da Europa, reveladores da importância económica da cidade do Porto, ponto-chave deste complexo.

Interesse em madeiras estrangeiras, interesse em madeiras ibéricas, transporte terrestre em carros ou em navios, nacionais e de fora, da Galiza ao golfo da Biscaia. Não apenas de mastros ou de componentes aparelhados, mas também de madeira em bruto para transformação onde é requerida, nos arsenais portugueses. Mas, insistamos neste tema da importação de mastros (e, junto a eles, de vergas) para a fábrica do Porto. Mais não seja, porque, tratando-se de peças essenciais dos veleiros, quebravam com alguma frequência e tinham de ser substituídos prontamente. O quadro que se segue, elaborado a partir dos parcos registos da redízima, tanto confirma algumas das afirmações produzidas até aqui, como amplia os centros abastecedores, estendendo-os a outras zonas, dentro e fora de Portugal.

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

Ano	Artigos	Origem	Quantidade	Comprador	Morada
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
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		12	Domingos Fernandes	Matosinhos

Fonte: ADP – *Redízima*, livs. 106-113

Quadro 6 – Importação de componentes em madeira

Devemos ler os dados constantes neste quadro com algumas cautelas. Se, em parte, ele confirma algumas ideias já aqui enunciadas, noutra parte devemos interpretar alguma informação com certos cuidados. Estes impõem-se, sobretudo, quando se avançam hipóteses. Em primeiro lugar, assinale-se o destaque atribuído aos mercados nacionais: Lisboa e zona centro chamam particularmente à atenção. Seguidamente, os pontos mais obscuros. De Lisboa chega diverso material. Mas é de crer que esta praça, em certos aspectos (e tal como já foi dito) funciona, acima de tudo, como centro redistribuidor. Sabemos que isso acontecia com os mastros que, por coincidência, não estão aqui representados, dos quais esta praça se abastecia por intermédio da Flandres e depois reexportava. Como os mastros, devemos encarar o facto de o mesmo acontecer com outras peças. Na zona centro também devemos introduzir alguma temperança relativamente aos números de exportação

de componentes nacionais. Nem todas as madeiras que aí chegavam eram das matas envolventes. Tal como já vimos, Aveiro funciona como entreposto de pinho da Flandres e é possível que alguma madeira estrangeira seja utilizada na confecção destes componentes exportados desse espaço. Por outro lado, é de salientar o papel da Pederneira como importante zona exportadora de mastros, vergas e lemes demonstrando que a proximadade com as zonas produtoras ou receptadoras de madeiras pode resultar no incremento de uma actividade artesanal interessante para o sector logístico da marinha mercante.

Para além das que se realizavam neste espaço nacional alargado assumem relevo as compras efectuadas na Galiza, espaço económico tradicionalmente solidário com o norte de Portugal, com um relacionamento há muito consolidado[1465]. Mas, sem dúvida que devemos assinalar tendências, que se confirmam noutras colecções e que a escassez de registos desta fonte fiscal não deixa perceber de imediato: a mais importante tem a ver, sem dúvida, com o crescimento de importância da movimentação nórdica na útima década do século. Mais ainda: esta movimentação é decisiva, correspondendo a um período de particular evidência no ritmo de laboração dos estaleiros do Ouro na execução de obras decisivas para a marinha ibérica; a este propósito, podemos afirmar que as noventa vergas e os 121 remos[1466] "flamengos", somados às importações maciças de fio para cabos, às 300 traves de madeira e às várias dezenas de tabuado com a mesma origem, terão constituído, juntamente 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), o núcleo central dos materiais com que se fizeram os diversos galeões encomendados ao Porto pelos contratadores de Filipe II no ano de 1591, um dos de maior significado na história da recuperação dos efectivos navais peninsulares pós 1588.

[1465] Curiosamente, ao movimento registado no sentido Galiza-Porto visto nas páginas anteriores e a confirmar nos exemplos que se apresentarão em seguida, suceder-se-á em Setecentos, um fluxo no sentido inverso, com origem em Vila do Conde, havendo partidas anuais de navios, oscilando entre os cinco e os dez, carregados de madeira para a Galiza; embora por outros motivos: "A exportação de madeira avolumou-se sobretudo a partir de meados do século XVIII, quando nas costas da Galiza se vieram instalar industriais de pesca e de salga, permitindo-lhes montar uma próspera rede comercial em torno do pescado galego. A instalação dessas indústrias, veio activar do lado português a exportação de madeiras: nos finais do século XVIII só de Vila do Conde, zarpavam, rumo à Galiza, quase exclusivamente com madeiras, uns cinco a dez navios por ano". OLIVEIRA, Aurélio de; GARCÌA LOMBARDERO, Jaime – *Alguns dados em torno das relações económicas entre o Porto-sua região e a Galiza na Época Moderna – séc. XVII, XVIII*, in "Revista de História", vol. II (I volume das Actas do Colóquio "O Porto na Época Moderna), citado, p. 132.

[1466] Auxiliares de navegação preciosos mesmo nos navios de vela de maiores tonelagens.

Mas, para além do esforço construtivo suplementar em função da procura dos contratadores, neste quadro descobrem-se outros elementos de interesse, em especial quanto à arte desenvolvida para satisfação das exigências dos armadores locais.

Entre eles, sobressai a ligação directa entre a importação (aplicarei este termo tanto nas compras de materiais no estrangeiro como nas que foram feitas noutras partes do reino) feita por mestres de navios e o seu interesse individual, entenda-se a renovação/construção dos seus próprios barcos. A maior parte destes manifestos encontrava-se registada no título dos privilegiados (correspondendo aos benefícios concedidos oficialmente a quem fizesse ou reparasse navios), capítulo que integrava todos os livros. Portanto, era fácil encontrá-los[1467]. No entanto, logo a partir do terceiro livro da redízima de que dispomos (o de 1578), em regra passam a integrar o *título geral* o que dificulta a identificação de muitos deles com a construção de barcos.

- O primeiro a chamar a atenção é Gonçalo Domingues, de S. João da Foz, mestre de um navio, que importa da Galiza, em 1573, uma boa quantidade de remos, um leme e quatro varas; além disso, manda vir seis curvatões, informação muito importante se quiser significar que se trata de um mestre dono de um navio de gávea, dado que estes curvatões são peças do mastro onde está o vão em que assenta a gávea[1468], ou menos importante se apenas se tratar de peças para ligações da estrutura do navio[1469].
- A mesma importância poderá ser atribuída a manifestos como o de Gonçalo Fernandes de Massarelos, que 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.

[1467] Apesar de estes róis, por estarem registados em caderno próprio que no fim de cada ano se juntava aos restantes títulos, estarem quase na totalidade perdidos.

[1468] Mais concretamente: "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...*, citado, p. 194, 465, 126.

[1469] O que deverá ser o caso, dado que este mestre importa logo seis. Neste sentido, curvatões são "pequenas curvas empregadas em algumas ligações como, por exemplo, as que ligavam as perchas ao beque"; Idem – *o. c.*, p. 194.

- António Anes, de S. João da Foz, importador de quatro remos, manda vir também dois carros de madeira e dois paus, possivelmente da Galiza[1470].

- As quantidades de material que alguns adquirem levam-nos a pensar em obras de monta. Salvador Afonso, de Leça, que aparece neste quadro manifestando catorze remos e vinte e quatro varas, comprou ainda um carro de madeira, dois quintais de breu, meio milheiro de pregos e uma âncora.

- Situação similar ocorreu com António Gonçalves o Bravo, conhecido mestre e senhorio de navios, morador em Massarelos, o qual, para além do mastro inscrito, beneficiou de reduções de impostos na importação de cabos, certos barris de alcatrão e diversos alealdamentos de madeiras.

Todos os casos citados antes são de 1573. Trata-se de um período importante no contexto da navegação do Porto, prosseguindo a euforia sentida em meados da centúria, verificando-se investimentos avultados no sector e multiplicação de notícias relativas à movimentação de navios da cidade. Os estaleiros laboram em força para satisfazer a procura dos armadores locais.

Em 1585, o contexto já era diferente, embora não possa ser percebido em toda a sua dimensão em virtude da escassez de fontes. Mas sabemos que os estaleiros continuam a trabalhar intensamente, estimulados pelas encomendas de galeões para as armadas. É nesta altura que chegam em força os investidores, como os Vitória ou o Licenciado Paz a eles associado, provavelmente ligados à contratação de navios ou participando neste comércio com intuitos capitalistas. Contudo, continuamos a descobrir casos individuais, de mestres e senhorios (certamente representantes de parcerias de armação) que persistem em prosseguir no ramo. Como o de António Pires, de Leça que, nesse ano, trouxe do Mondego vários mastros e declarou ainda quinze dúzias de tábuas com a mesma origem[1471].

Outro aspecto interessante: embora não sejam em grande número, conseguimos perceber regressos dos navios ao estaleiro, depois de construídos ou de uma primeira reparação. Trata-se de dados que também podem ajudar a determinar a longevidade de um barco (e de um mestre no activo).

- Em 1573, Gonçalo Afonso, mestre de Massarelos, trouxe de Lisboa dois mastros, possivelmente para um navio que estaria a construir. Em 1578 regressou desse mesmo porto com uma verga para a sua embarcação, provavelmente a mesma que fizera cinco anos antes.

[1470] Trata-se de um mestre dado como habitual na rota de cabotagem para esta região.
[1471] Trouxe também daí uma carga de cal, que poderia servir na galagala.

- Enfim, em 1578, António Pires, de S. João da Foz meteu um leme no seu barco e, em 1591, teve de substituir duas vergas.

Falou-se, neste trabalho, de prazos de entrega de certos aprestos. Os mais difíceis de obter eram os mastros. Mas, em geral, as compras (em particular as que se faziam no estrangeiro), que de certa forma dependiam dos ritmos do comércio praticado por estes homens, podiam atrasar as entregas de quaisquer uns dos que vimos: desde a previsão das obras a executar no estaleiro até à entrega dos materiais, decorria um prazo mais ou menos alongado.

- 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 já referidos de António Gonçalves o Bravo.

Entre os aprestos que compõem o quadro 6 encontramos ainda *curvas de nau* e *cintas*. Estas 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, juntamente com seis vergas, dezanove dúzias de tabuado, e três bombas. Quanto às *curvas de nau* (também as havia *de galé*) eram peças essenciais para os galeões, bastante raras, chegando a ser cortadas árvores apenas para aproveitar uma ou duas[1472].

Finalmente, uma observação sobre os compradores. Sabemos, por outras fontes, que praticamente todos os nomes[1473] constantes no quadro pertencem a homens do mar, a mestres e senhorios de navios, dando a entender que é o utente da embarcação aquele que melhor entende o que esta precisa para ser melhor governada, tentando, portanto, não depender de intermediários. Nas restantes importações, lonas, fios para cabos, breu, esparto e, mesmo, algumas madeiras, entre outros, já é vulgar encontrarmos lado a lado mareantes e mercadores, estes como capitalistas que procuram retirar benefícios com o abastecimento do sector naval portuense. Esta tendência acentuar-se-á futuramente. E a acompanhá-la, o aprofundamento da dependência face aos fornecedores de madeiras do norte da Europa, em especial da zona báltica. Esta situação é tributária de dois factores: por

---

[1472] Quando, em 1617, a cidade de S. Sebastian propôs um contrato para a fabricação de uma esquadra de galeões, havia uma cláusula segundo a qual só se poderiam tomar essas curvas de nau na Biscaia, onde abundavam mais, com permissão do rei. Ainda nesse ano, quando se concedeu mais uma permissão para a Galiza exportar para Portugal "trinta mil carretas" de madeira, excluía-se dessa autorização o envio de curvas. Sobre estes assuntos ver GOODMAN, David – *El poderío naval español...*, citado, p. 120, 124.

[1473] António de Prol, talvez um estrangeiro radicado em Matosinhos, é o único que não consegui identificar noutros lugares.

um lado, a exploração dos canais de comércio nórdicos, em expansão, familiares às companhias mercantis do Porto; por outro, o aproveitamento do dinamismo da navegação norte-europeia em todas as rotas de cabotagem, do Báltico ao Mediterrâneo. Desde então, até para além do século XVIII, as entregas de tabuados carregados em navios da Suécia e de outros estados bálticos representam um tráfico elevado e habitual[1474].

23.7. Comércio de madeiras no Porto

Depois de verificadas as principais zonas abastecedoras nacionais de madeiras ao Porto, e vistos certos detalhes relativos às importações, importa acompanhar a existência de um mercado local, onde deveria haver menor intervenção dos homens do mar da cidade na sua estruturação mas perturbando-o no seu funcionamento, intervindo nele como compradores muito activos. Resumindo: uma parte das madeiras para a construção de navios podia ser adquirida "sem sair de casa", no mercado da madeira do Porto. É o que observaremos com um caso do século XV e outro do século XVI.

O Antigo Regime é, ainda, em grande medida, uma "civilização da madeira". As cidades precisam dela para a sua construção civil, para os seus fornos e fogos, para os seus meios de transporte, para a sua louça. Procura muito forte, concorrente da originária na construção naval, e também responsável pelo desgaste de muitos recursos florestais em variadas regiões da Europa[1475]. Portanto, há mercados de madeira (já o vimos no Porto), onde ela chega vinda do termo ou pela foz e onde é colocada à disposição de todos. Tal como acontecia com o sal, a cortiça e com tantos outros géneros indispensáveis ao quotidiano urbano.

[1474] No século XVII, Pereira de Novais apresenta uma lista de mercadorias que entram na barra do Douro "de diferentes reinos estrangeiros"; a este tempo, ainda vinha muita madeira e aduela da Galiza; das Astúrias e da Biscaia, curiosamente, já não chegam madeiras; em contrapartida, das nações do Norte (nas quais inclui a Inglaterra, Holanda, Hamburgo, Suécia e Dinamarca), entre as matérias-primas para a fábrica naval (cânhamo, alcatrão, breu, resina, etc.) chegam cada vez mais "mastros de navios". *Anacrisis historial...*, citado, vol. II, p. 246-247. Ver também o mapa da Alfândega relativo às mercadorias importadas entre 1782 e 1784, publicado por Rebelo da Costa, no qual encontramos "tabuado de Flandres" trazido da Suécia, barrotes, aduela, paus para mastros e verguntas, e "tabuado de pinho de Flandres-tábuas" do Báltico, referindo-se o porto de Dantzig como um dos principais fornecedores. *Descrição topográfica e histórica...*, citado, p. 262. Não devemos esquecer que entre os grandes mercadores do Porto figuravam muitos cristãos-novos que, na sequência das perseguições a que foram sujeitos, encontraram acolhimento na Holanda e mantiveram contactos muito estreitos com praças internacionais aqui referidas como Hamburgo. A título de exemplo, ver AZEVEDO, J. Lúcio de – *História dos cristãos-novos portugueses*, 3ª edição. Lisboa: Clássica Editora, 1989 (1ª edição 1921), p. 265.

[1475] A este propósito, ver MAURO, Frédéric – *Le XVI^e siècle européen. Aspects économiques*, 3ª edição. Paris: PUF, 1981 (1ª edição 1966), p. 119-121.

Vimos anteriormente que, desde a Idade Média, a maior parte da madeira duriense, bem como a que vinha por terra eram vendidas ao povo. Em 1448, queixam-se os moradores do desregramento do mercado, sentindo-se prejudicados. Denunciavam tanto a actuação dos mestres dos navios como a dos regatães, desejos 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 grrande 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 mjll rreaes para as obrras dacydade"[1476].

No século XVI, pelo menos em dois momentos, em 1537 e 1579, foi necessário à Câmara tomar posição de força contra os conluios que se faziam no comércio madeireiro. Nestes casos, tanto sobre a madeira nacional como da importada. Desta vez, as queixas eram contra carpinteiros e caixeiros, mancomunados no açambarcamento das madeiras graças ao estatuto privilegiado dos últimos, comprando-as por atacado e canalizando-as para a confecção de caixas e outros recipientes, bem como para outras obras de carpintaria. 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, escora fundamental da recuperação comercial-marítima da cidade ainda antes de meados do século; no segundo, é o reflexo de um movimento intenso, já com algum tempo, de aproveitamento do

---

[1476] FERREIRA, J. A. Pinto – *"Vereaçoens"*..., citado, p. 332. O mesmo açambarcamento e o mesmo problema para os habitantes da cidade ocorria com a lenha e a palha: "E eso meesmo ffoy dito na dita rrolaçom que allguuns rregataeens auya na dita Çidade que por consegujnte comprauom toda allenha que uynha derriba de doiro e esso meesmo da que pella terra uynha em carros E a comprauom para rregatar depois no Inuerno em tanto que os poures nom podiam auer nem huma lenha E eso meesmo comprauom palha para regatar o que nom era Justo E por aujtarem todo esto Acordarom que daquj em dyante nom sseja nem huum tall nem tam ousado que daquj em dyante compre lenha nem palha para rregatar ssaluo os estalegadeiros que comprem palha para ssuas estalageens [...]", sob pena de quinhentos reais e penhora. Idem – *o. c.*, p. 332-333.

açúcar brasileiro. A prioridade deste trato na estrutura comercial da cidade, justificava as prerrogativas concedidas aos fabricantes de caixas.

No intitulado *"Acordo que se não pasem licenças a pesoas privilegiadas"*, de 1579, somos informados que de a madeira, quer a que vinha de Riba Douro, quer a que vinha pela foz, continuavam a ser descarregadas na areia da Ribeira. Tendo em conta as queixas que lhe haviam sido dirigidas, a Câmara proibe a carpinteiros e caixeiros a compra de tabuado "senão do dia que chegar à Ribeira a três dias". Invoca-se um acordo "muito antigo" (trata-se da decisão aprovada na reunião de 21 de Abril de 1537):

> "pera nenhuum 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 prezente obra antes a atravessavão tanto que chegava, e depois o vendião por grandes preços e se algũa pessoa queria comprar algum tavoado ou madeira a não achavão pelo atravesarem 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 atravesavão a dicta madeira e depois partiam com que desta maneira colhiam todo o tavoado e madeira em si e o povo por suas necesidades era forçado comprarem lho por grandes preços".

Para atalhar esta prática, retoma-se a decisão de 1537, estabelecendo um prazo de três dias para as compras gerais, feitas pelos portuenses, "pelo miúdo", e só então o mercado seria aberto aos "industriais"[1477].

23.8. Estaleiros e madeiras

A consolidação das construções náuticas no Douro até finais do século XVI, e para além dele, com um estaleiro predominantemente voltado para o serviço da armada real dedicado ao fabrico de navios de guerra, a emergência de um novo espaço na praia de Vila Nova voltado para o fabrico de mercantes de tonelagem variada e a agonia do velho parque de Miragaia no entanto activo até ao século XVIII, implicará uma procura acrescida de madeiras, cujas formas de aquisição vimos nas páginas anteriores. Sem dispensar a importação, todos estes estaleiros beneficiaram de uma riqueza relativa de madeiras existentes no seu entorno. E é com estas que gostaria de encerrar este capítulo.

A importância que têm para estas estruturas implicou a organização de serviços e o destacamento de pessoal em razão dos cuidados a ter com elas. Dos três estaleiros,

---

[1477] AHMP – *Vereações*, liv. 26, fls. 34v-35. O acordo de 1537 está no livro 13, fl. 35v.

o Ouro é o único que tem um estatuto que poderíamos designar como "oficial", sendo portanto aquele sobre o qual estamos melhor informados. Todavia, estes informes não existem para cronologias anteriores ao século XVII. Ainda nos primeiros anos deste século, 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. Em períodos posteriores, sabemos que eram os técnicos do estaleiro a tratar destes 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 deveria fornecer o essencial dos conhecimentos sobre as madeiras mais aptas[1478]. Haveria igualmente carpinteiros habilitados a orientar os abates[1479] e os lenhadores encarregados de o fazer; já no estaleiro, encontrar-se-iam serradores para as cortar à medida.

Embora houvesse o cuidado (que se viu atrás) de se saber de quem eram as árvores, os comissários e funcionários do estaleiro actuaram sempre com alguma arbitrariedade na escolha dos exemplares a abater. Isto conduzia a episódios de contestação e de oposição a este tipo de projectos. A resistência à entrega de madeiras, fenómeno de grande extensão em todas as regiões florestais da

---

[1478] "A missão devia ser realizada em segredo. Caber-lhes-ia assinalar as árvores a derrubar e elaborar um relatório sobre a qualidade dos troncos a colher, declarando para que partes do navio serviriam especificamente. Além disso, dos relatórios a enviar a Madrid, constaria a indicaçãode quantos navios de 500 e 600 toneladas se poderiam fabricar com tal madeira bem como a notícia sobre as terras e devesas onde se erguiam as árvores e a quem pertenciam". SILVA, Francisco Ribeiro da – *o. c.*, vol. I, p. 222.

[1479] Os cortes de árvores, assim como o seu plantio, há muito que estavam teorizados. No Antigo Regime, seguia-se a tradição greco-romana, exposta por Hesíodo na sua obra *Os trabalhos e os dias* e, especialmente, Plínio na sua *História natural*, estudos nos quais se atribuía um importante papel às fases da lua, aconselhando-se o abate das árvores nos minguantes 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 nas plantas tornando-as mais "gordas" mas menos saudáveis; por seu turno, nos minguantes, menos húmidos e mais frios, as plantas tinham menos seiva mas mais vigor. Considera David Goodman, que tenho vindo a seguir, que "ainda que a duração da madeira não tivesse nada a ver com o momento do corte, 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 dispunha-se de mão-de-obra rural que metesse nos carros a madeira cortada e serrada e a levasse ao estaleiro". *El poderío naval español...*, citado, p. 161-162. Mesmo assim, estes prazos nem sempre eram respeitados: no citado plano de construção dos quatro galeões no 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, este recomenda-lhe que ordene que a madeira se corte impreterivelmente "nesta lua minguante". SILVA, Francisco Ribeiro da – *o. c.*, vol. I, p. 221.

Península, tem várias motivações: a defesa do património concelhio ou senhorial; o descontentamento para com o facto de terem de ser empregados meios particulares para grande parte das operações de abate e transporte dos toros; e, ainda, outras razões de ordem económica, que têm origem nos interesses madeireiros dos proprietários e dos baixos preços oferecidos pela Coroa por cada árvore cortada[1480].

O transporte destas cargas ponderosas também se encontrava assegurado. Já falei dos carros de bois que traziam os tabuados à cidade. Mas, desde sempre houve ingressos feitos em embarcações. Pelo menos desde 1524 estava prevista a requisição de meios 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*[1481], *barquas*, que lhe forem mister pera ho carreto de suas madeiras, liames, tavoados, e todo que pera o fazimento das ditas obras [de navios] for mister, e elles pagarão hos fretes e carretos segundo huso e estado da terra"[1482]. Para as empreitadas dos galeões no Ouro, que não admitiam atrasos que se pudessem registar na requisição dos navios foram compradas duas barcas grandes "pera se navegarem as madeiras com que se faziam os gualioens que hi mando [o rei] fazer"[1483], que custaram 200 mil reais, pagos pela cidade (provavelmente 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"[1484].

Quanto ao armazenamento; em Vila Nova, as *Memórias paroquiais* do ano de 1758 referem que as velhas taracenas do rei serviam agora como local de recolha das

---

[1480] David Goodman descreve-nos um norte de Espanha, da Galiza à fronteira francesa (e ainda a Catalunha, província das mais rebeldes), por vezes fortemente contestatário a estes projectos, no fundo, a resistência às intromissões do Estado Absoluto em formação; defendem-se os baldios comunitários considerados bens preciosos, as florestas senhoriais reservadas para combustível (por exemplo, na Biscaia, para as múltiplas ferrarias) ou outras aplicações urbanas mais rendíveis, enfim, ainda uma 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 os abates e retirada das 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. Encontramos um episódio que se enquadra nesta problemática em 1631 em Famalicão, terra do duque de Bragança, onde um carreteiro se recusou a transportar madeiras para o Porto. SILVA, Francisco Ribeiro da – *o. c.*, vol. I, p. 223.

[1481] Assinale-se a aplicação deste tipo de navio nesta função.

[1482] TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 185.

[1483] AHMP – *Registo geral*, liv. 4, fls. 109-109v.

[1484] *Corpus codicum*, vol. V, p. 55.

madeiras[1485]; quanto ao Ouro, é provável que houvesse barracões destinados à mesma função.

O nosso bem conhecido Sousa Reis falou deste modo dos estaleiros: "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 corpolentas, por quanto estes funccionarios 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"[1486].

A concluir, diga-se que o investimento localizado no estaleiro do Ouro contou, no que aos aprestos diz respeito, com mais valias locais e o incremento de circuitos de abastecimento de madeiras e materiais de construção naval no estrangeiro. A dimensão deste projecto forçou o incremento de um modelo organizacional de certo modo novo na cidade e a distribuição dos pólos de actividade por várias zonas, numa e noutra margem do Douro.

Esta actividade prosseguiu muito para além do século XVI. E a organização do abastecimento de madeiras foi aperfeiçoada cingindo-se, em grande medida, aos moldes apontados por Sousa Reis, já aqui avançados. A documentação notarial portuense do século XVII refere a existência de feitorias e "comissariados de madeiras" em, pelo menos, duas zonas das zonas de abastecimento regular à cidade: "Cima-Douro" e Figueira da Foz, para onde se dirigem os interessados (normalmente carpinteiros encarregados das obras dos navios), tanto no caso da

---

[1485] 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, citado por GUIMARÃES, Joaquim António Gonçalves – *Gaia e Vila Nova na Idade Média*..., citado, p. 161.

[1486] REIS, Henrique Duarte e Sousa – *Apontamentos para a verdadeira história antiga e moderna da cidade do Porto*..., citado, vol. I, p. 314. A marcação de árvores para abate e posterior aplicação na fábrica naval era prática antiga e conhecida. Ver, por exemplo, GATTI, Luciana – *Navi e cantieri*..., citado, p. 31.

contratação como na construção de naves privadas[1487]. No último caso, a exportação de madeiras, principalmente de "tábuas de coberta", pelo porto da Figueira, terá sido ainda ampliada no decurso do século XVIII, com a implementação de um moderno engenho que servia o celebre pinhal de Leiria[1488].

24. Síntese

Do que até aqui foi apurado ressaltam as seguintes ideias:

- Verifica-se, desde a Idade Média, uma articulação entre os estaleiros do Porto e as zonas produtoras de madeira circundantes ou facilmente acessíveis por estradas terrestres e fluviais. Forte intervenção dos recursos madeireiros durienses na fábrica naval do Porto, acompanhados por igual papel das madeiras provenientes da mancha florestal localizada em redor da Terra da Feira e estendendo-se até ao Douro, em cronologias mais adiantadas. Em grande parte do período em estudo, parece ter havido uma relativa abundância de recursos, chegando mesmo a haver exportação de madeiras, regular durante o século XV e esporádica no século XVI;
- Compensação de eventuais carências de madeiras, ou de determinados tipos de tabuados usados nas várias secções dos navios e em falta nas regiões de abastecimento predominantes, noutros pontos do reino, no Minho e, em especial, na zona centro; este aspecto é complementado pela importação de madeiras externas, com postos de venda localizados, por exemplo, em Aveiro, e isso remete para o ponto seguinte;
- Recurso a mercados abastecedores do estrangeiro, seja por oportunidade de comércio, seja por um início de carências estruturais. Mercados e práticas diferenciados. Embora se consigam nos centros produtores nacionais, importação de alguns componentes de mais difícil aquisição tais como os mastros, vergas e remos e madeiras menos abundantes entre nós – e de grande aplicação na fábrica naval – tal como o "pinho da Flandres". Numa primeira fase – que, no entanto, se manterá vigorosamente ao longo do século

---

[1487] Conhecem-se os 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.

[1488] Veja-se o importante estudo de 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, trabalho no qual se colhem inúmeras e pertinentes informações sobre esta temática do abastecimento de madeiras à fábrica naval portuguesa.

–, predomínio dos mercados ibéricos, galegos (os mais visitados), asturianos e cantábricos. Durante largo período do século XVI, a compra destes materiais nestes espaços ocorreu por conta dos directamente interessados, os mestres/senhorios das embarcações. Mais tarde, com o redimensionamento das estruturas de construção e a existência de um estaleiro direccionado para as obras da armada, a acção dos contratadores, adicionada aos problemas que afectam, agora sim, o espaço florestal ibérico, deslocam o seu interesse para a compra de enormes quantidades de madeiras e de componentes para os mercados nórdicos. Destaca-se a zona báltica. E confirma-se uma relação directa entre os grandes empreendimentos construtivos nas vésperas de grandes operações ou movimentações navais, 1578, 1585-1586, 1591, etc., e as grandes importações de materiais (não apenas madeiras – a importação de ferro conhece picos elevados nessas alturas). Ainda assim, até entrado o século XVII, não se confirma uma dependência total dessas madeiras pois a fábrica de muitos dos maiores navios erguidos no Ouro dependeu maioritariamente das existências madeireiras locais.

- Porém, também devemos admitir um matiz: as notícias sobre a construção do cais e a constatação do facto de ter sido necessário ir a Aveiro buscar pinho da Flandres (e a coincidência, mesmo de artífices envolvidos nessa empreitada com a construção naval) deve colocar-nos de sobreaviso e encarar a possibilidade do estabelecimento, já em Quinhentos, de um circuito de importação crescentemente alargado.

- Por fim, os elementos conhecidos para o século XVII, alguns dos quais foram aqui abordados, contribuem *a posteriori* para esclarecer muitas das matérias abordadas e acentuar a importância da indústria de construção naval do noroeste português, confirmando aquilo que tenho vindo a afirmar acerca da inclusão do Porto na dinâmica da construção de galeões em função dos objectivos da política naval de Madrid. Diversa correspondência estudada por F. Ribeiro da Silva e Alacalá-Zamora[1489] atestam a importância que a coroa filipina e os secretários de estado atribuíam ao desempenho dos estaleiros da cidade na incorporação de poderosos navios de guerra nas diferentes esquadras entretanto organizadas[1490].

[1489] Bem como, a outro nível, por Jonathan Israel, que referirei quando falar da frota.

[1490] Para as operações de finais da década de trinta do século XVII construíram-se no Ouro três galeões – sabemos que um deles se chamava *S. Baltasar* e terá ainda servido na armada portuguesa depois de 1640 – com cerca de 900 toneladas; sobre este assunto, bem como a correspondência trocada entre os governantes e os comandos navais, ver ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José – *o. c.*, p. 420, 430, 434, 459.

25. Para a história da importação de materiais de construção naval no Porto: um balanço

Limitados pelas muitas lacunas da documentação, pouco podemos fazer senão descrever linhas gerais sobre as transacções de materiais e aprestos navais antes do último quartel do século XVI e ler com cuidado os dados existentes a partir dessa altura. Porque muita desta movimentação é feita por intermédio dos próprios agentes de navegação e concretizada em circuitos experimentados, dentro e fora de Portugal; porque grande parte dela se confunde com os próprios movimentos comerciais e é como que "escondida" nesse tráfego geral; porque outra parte encaixa nos procedimentos alfandegários do alealdamento (de que não temos notícia) e não é explicitada na hora do lançamento do registo da entrada dos materiais; porque, finalmente, outras transacções nem sequer deixam rasto, dado serem feitas à margem de todos estes esquemas, só nos resta ter cuidado na análise dos poucos dados disponíveis, tendo sempre em atenção que eles apenas representam uma parcela de um todo muito mais vasto.

25.1. Principais tendências de abastecimento

Os quadros que se seguidamente se apresentam, produzidos a partir dos registos da redízima, funcionam como meros indicadores de tendências sentidas nas últimas décadas do século XVI. Como introdução, assinale-se o facto de se enquadrarem numa época em que começa a conjugar-se a procura dos profissionais a título individual e a dos grandes mercadores e contratadores, esta de forma cada vez mais vincada em função da laboração do Ouro. Verificaremos a consolidação de tendências relativamente aos mercados de referência para a compra de aprestos, ou a retoma de movimentos em direcção a mercados anteriormente utilizados, pelo menos desde o início da centúria, e assistiremos à emergência de outros que preenchem mais favoravelmente carências sentidas de longa data. Exemplificando: nos primeiros anos de Quinhentos, os manifestos de importação de aprestos registados na alfândega de Vila do Conde (onde encontramos vários mercadores e agentes marítimos do Porto) denotam a preferência pelos mercados francês e flamengo, tendência que se manterá, e acentuará mesmo, no decurso da centúria. Por seu turno, com os casos concretos do alcatrão e breu, vemos desenhar-se um movimento diverso: no início do século, eles chegam preferencialmente das ilhas britânicas (Inglaterra e Irlanda), mercadorias acompanhadas por outras idênticas da Flandres. Na segunda metade desse mesmo século, mantém-se a Flandres mas

começam a destacar-se (ao menos no Porto) os envios da Biscaia e, especialmente, das Canárias, enquanto os carregamentos britânicos praticamente desaparecem[1491]. Outra limitação a referir é a que se prende com a impossibilidade de detectarmos a importância do termo e do *hinterland* como zonas abastecedoras, que sabemos terem sido, da "indústria" naval do Porto. De um modo geral, salvo o caso das madeiras, com origem muitas vezes indicada e confirmada por outras fontes, é-nos impossível detectar as quantidades e tipos de mercadorias produzidas e usadas nos navios. O caso das velas ou dos linhos são elucidativos a esse respeito. Desconhecemos o volume das compras de treu ou lonas em Vila do Conde, centro produtor de nível internacional, Lamego ou Gestaçô; assim como desconhecemos as quantidades de linho nacional transformadas em velas pelas tecedeiras da cidade.

25.1.1 Alguns números sobre importações

Nos quadros parciais seguintes conheceremos os números disponíveis da importação finissecular de matérias para a cordoaria, velame, calafetagem e madeiras, aos quais se deverão juntar os já apresentados sobre a importação de ferro, mastros e vergas. Comecemos 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		
"	s/ind	5		

[1491] Sobre estes assuntos, ver PEREIRA, João Cordeiro – Para *a história das alfândegas em Portugal...*, citado, p. 128, 131, 143-147. Quanto aos materiais ingleses, é possível que eles continuem a chegar via Flandres ou Galiza (neste caso, ponto de encontro de intensa navegação internacional e, neste caso concreto, ao menos enquanto o confronto entre as nações ibéricas e a Inglaterra não eclodiu abertamente), e mesmo, em navios nacionais.

		Quantidades		
"	França	2		
"	Flandres		15 peças	talvez equival 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

Sem possibilidade de saber com certeza o que representavam estes números para a indústria local, aponte-se a importância do mercado flamengo na entrega destes materiais, compensado ligeiramente de uma eventual quebra nos anos de 1584 e 1585 pelos envios de França (e de Lisboa). De certa forma, nota-se também uma coincidência nos picos de entrega com os momentos mais fortes na armação de navios. A excepção 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
		Arráteis	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			

		Quantidades			
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 deste linho é cânhamo e, também na sua maior parte, abastece a cordoaria do Porto e destina-se ao equipamento dos navios, assunto já amplamente tratado no decurso da exposição. Mais uma vez deve ser notada a esmagadora prevalência dos envios flamengos que, nesta altura, já haviam suplantado definitivamente os abastecimentos com origem no sul da Península. Sabemos, no entanto, por outras fontes, que apesar disso ainda continuam a chegar materiais para cordame desta região, sobretudo esparto. Há dúvidas em dois registos sobre a aplicação do linho: para a cordoaria ou para velas de navios que estão a ser feitos no Ouro?

Notada é a ausência do fornecedor habitual, a Flandres, no ano de 1585 (repito, ano interessante na actividade do estaleiro do Ouro, a laborar intensamente para o fornecimento de navios à armada régia), por razões já explicadas, ausência essa compensada pela França, com a entrega de 6 mil arráteis de linho. A Flandres, no

entanto, rapidamente recupera a sua posição de liderança neste sector e, em 1591, domina de novo as entregas de linho.

Disse atrás que a maior fatia deste produto se destinava à indústria naval, à cordoaria e, porventura, às oficinas de velas. Porém, porque nem sempre se pode estabelecer uma relação directa entre o importador e esses sectores, devemos aceitar algumas reservas e considerar que uma parte dele iria para a confecção de roupa na cidade. Vejamos o que ocorre com o fio.

Ano	Proveniência	Quantidades			
		Barris	Quintais	Libras	Balões
1574	Flandres	2			
"	Flandres	3			
"	Flandres	6			
"	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		

		Quantidades			
"	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

Juntamente com os quadros anteriores sobre enxárcia e linhos, este também comprova a importância do mercado alargado da Flandres no fornecimento dos navios feitos no Porto. De qualquer forma, é bom verificarmos que muitas das menções a este espaço flamengo resultam de entregas deste tipo de materiais e assim, noutros sectores, apesar da importância detida por este mesmo espaço, há um maior equilíbrio com outras zonas de interesse 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 constitui um conjunto de produtos que chegam à cidade transformados ou a necessitar de um trabalho menor nas oficinas. Hesitei em colocá-lo neste ponto pois, salvo a excepção dos envios de cordas de França em 1585 para abastecimento dos galeões que estão a ser preparados no Ouro e,

eventualmente, dos registos sem indicação, a verdade é que os restantes, com origem na própria cidade (mas para mestres e armadores de navios locais), mais parece tratar-se de exportações de cordas. Fica, no entanto, este registo, quanto mais não seja para verificar que, salvo casos singulares, a oferta local, como aliás já foi dito, supria as necessidades sem recorrer de forma maciça a importações. 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
"	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

Neste quadro relativo à importação de lonas comprova-se aquilo que foi dito atrás, acerca do equilíbrio entre a Flandres e outros espaços fornecedores. Aqui, embora ainda se documente a presença de lonas flamengas nos primeiros registos, o domínio francês (quase em exclusivo bretão) é total, facto que se justifica pela qualidade do produto que coloca no mercado. Refira-se que os registos relativos a Viana são, de certeza, referentes a lonas francesas aí descarregadas (possivelmente vindas da Galiza) e reencaminhadas para o Porto, num movimento que teremos oportunidade de verificar com mais pormenor noutro ponto deste trabalho. As discrepâncias nos valores dos impostos devem-se, com toda a probabilidade, a duas ordens de factores: por um lado, e tal como acontece várias vezes, porque as lonas vêm juntamente com outras mercadorias e não se individualiza o imposto. Por outro, porque nalguns casos estamos perente títulos de privilegiados, que ou estavam isentos do pagamento de alguns tributos ou pagavam menos. Como foi dito na introdução a estes quadros, não temos possibilidade de

proceder a uma comparação, que seria desejável, entre os ingressos franceses e portugueses. 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		
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

Na sequência do que foi visto para as lonas, também não é de admirar a existência de importações de estopa de França e o quase desaparecimento da Flandres neste quadro (apesar de haver muitas lacunas quanto à origem de grandes quantidades de produto). A par da França, importa salientar a presença de encomendas vindas de Lisboa, porventura no âmbito do programa de construção naval implementado pelo estado nos estaleiros portuenses e da necessidade de o prover, aproveitando

os agentes portuenses o movimento dos armazéns régios. Tal como já foi dito no caso do linho, apesar de aparentemente a maior parte da estopa registada ser encaminhada para a construção de barcos, devemos admitir a possibilidade de uma percentagem dela ser para a confecção de tecido. Por sua vez, o breu e o alcatrão, representados nos quadros seguintes, têm uma 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		
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		

		Quantidades		
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		
"	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

A grande quantidade de manifestos de entrada de breu denota bem quanto a indústria naval portuense dependia das importações deste produto. Com algumas excepções (Galiza, França e Lisboa) e algumas lacunas informativas sobre a origem do produto, é bem visível a importância das importações do reino vizinho. A uma região tradicionalmente fornecedora de matérias-primas ao Porto, a Biscaia, sucede-se, complementando-a, a importação de breu das ilhas Canárias que, muito rapidamente, assume um papel indispensável nas artes urbanas onde o produto é aplicado: na construção naval mas, também, na tanoaria. Em grande medida, é possível que tenha sido por impulso desta (e dos muitos tanoeiros do Porto instalados ou tratando com esse arquipélago), em conjugação com os grandes interesses internacionais desenvolvidos pelas importantes companhias de comércio cristãs-novas do Porto, que o comércio deste produto canário tenha atingido um tal nível.

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

Curiosamente, apesar da mesma origem, tanto o breu como o alcatrão seriam, nesta época, obtidos fundamentalmente das secreções resinosas das madeiras de pinho ou de outras pináceas. O alcatrão, quando assim designado no Porto, conhece outros mercados de referência. O que poderá querer dizer que, ao contrário do que seria de esperar, havia mesmo diferenças entre os produtos. A cidade, como se pode verificar, obtém-no em especial via Flandres (provavelmente do Báltico). As duas menções ao Porto, tal como já foi visto em relação a outros produtos (nomeadamente de cordoaria), devem referir-se, neste caso, a esporádicas exportações ou a pequenas compras feitas por alguns mestres para levar consigo

para fora. O registo relativo à Galiza, deve representar redistribuição, a partir dessa zona, de alcatrão "flamengo". Tal como alertei anteriormente, os valores desiguais dos impostos pagos à redízima têm origem na mistura de verbas relativas à importação de materiais, ou ao estatuto de quem importou.

A finalizar esta temática vejamos o que acontecia com a importação de madeiras e de tabuados.

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			

		Quantidades			
1591	Flandres		300 paus		
Total carros		11			

Quadro 15 – Importação de madeiras

É fácil constatar que este quadro apresenta diversos problemas graves. A informação nele contida é quase nula quanto à origem das madeiras, as quantidades importadas, o preço e a totalidade da sua aplicação. Isto resulta do facto de se tratar, na maioria dos casos, de alealdamentos feitos pelos interessados (maioritariamente homens do mar) nos inexistentes livros da alfândega. Mais uma vez somos confrontados com um manifesto que fala de madeiras do Porto, o que indicia (?) saída de madeiras (cinco carros) da cidade. A natureza desta fonte, onde se agrupam mercadorias nacionais e estrangeiras nos mesmos títulos, dificulta a detecção da sua origem.

Contudo, considerando o que se disse sobre o abastecimento de madeiras aos estaleiros do Porto, devemos colocar a hipótese de boa parte delas ter sido adquirida em Portugal. A reforçar este argumento, o facto de haver casos indicados de que o transporte dela foi feito em carros, portanto talvez por terra[1492], e, consequentemente, de lugares não muito distantes do Porto – quando muito, viria da Galiza[1493].

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		

[1492] Podia dar-se o caso de ela sair dos navios e ser colocada em carros até ao estaleiro e isso servisse para a contagem fiscal.

[1493] Mas, a ser assim, essa origem seria explicitada.

		Quantidades			
"	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			
"	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			

		Quantidades			
"	França			Charruas	vários navios
Total dúzias		418			

Quadro 16 – Importação de tabuado

O quadro relativo à importação de tabuado (tal como a madeira, nem todo seria para a construção naval), confirma, de certa maneira, o que foi afirmado antes.

Evidenciam-se as importações de madeiras (porventura algumas delas aparelhadas) dos centros produtores nacionais, com especial destaque para os da zona centro.

Devemos, no entanto, salientar os envios de madeiras em vários navios franceses em 1591, madeiras que, com as da Pederneira, Mondego e Flandres, foram aplicadas na construção dos galeões que nesse ano se fabricaram no Ouro.

25.1.2. O comércio de peças

Embora não se trate propriamente de uma técnica, convém ter em atenção o valor e a importância dos aparelhos dos navios. Individualizá-los, como se faz nos fretamentos ou nas cartas de procuração a mandar vender navios, é esclarecedor da importância que eles tinham.

Eram objecto de compra e venda, de uma espécie de comércio de peças, pois, de uma forma geral, serviam em vários modelos de navios. Em 1558, como já foi referido, construía-se no Porto um galeão com peças de uma nau apreendidas ilegalmente por um funcionário menos escrupuloso.

O naufrágio também era ocasião de aproveitamento de componentes úteis para os navios no activo. Já várias vezes se referiu aqui a compra, provavelmente a preços mais em conta, da enxárcia de um navio asturiano que se perdeu na barra. Outros casos haveria a referir, enquadrados numa legislação sobre salvados conhecida no Porto desde a Idade Média[1494].

26. O termo na projecção da actividade portuária, na construção naval e no fornecimento dos navios.

Há que sublinhar um elemento fundamental nas matérias anteriormente expostas: o já mais de uma vez citado envolvimento do termo. A ligação ao *hinterland* e o recurso a circuitos comerciais estabelecidos pelos agentes económicos da cidade

[1494] Ver, a este propósito, a título de exemplo, AHMP – *Pergaminhos*, liv. 4, doc. 13, de 8 de Março de 1434, reafirmando matéria já aprovada desde D. Fernando, ordenando que quem encontrasse materiais devolvidos pelo mar o fizesse saber ao almoxarife para se apregoar. Quem recuperasse esses artigos podia ficar com eles ao fim de algum tempo não aparecendo o dono deles recebendo o rei uma parte em forma de imposto.

revelam-se de extrema importância para o sector da construção naval e "indústrias" a ela ligadas. De acordo com a temática proposta em título, essa participação, nalguns casos forçada, virá a sobressair relativamente ao abastecimento dos navios. Recuperando alguns dados referentes à política portuense em relação ao seu termo, assinale-se a estratégia de neutralização de alguns centros, que poderiam funcionar como eventuais concorrentes, impedindo-os de concentrar tratos de interesse internacional e mantendo-os sob vigilância atenta. Entre 1369 e 1384, o Porto conseguira 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[1495]. Esta concessão, como já aqui foi dito, ajudou a redimensionar a capacidade económica da urbe, que ainda antes daquelas datas "era centro de afluência e controlo de produtos oriundos de Braga, Guimarães, Chaves, Lamego, Viseu e todo o vale do Douro"[1496], além de outras regiões costeiras mais ou menos distantes.

Inseparável deste aumento de influência jurisdicional é a estratégia de concentração de negócios-chave como o também já citado caso do sal, produto-chave da economia da época[1497].

Tal como afirma Jean-Claude Hocquet, o controlo do sal representou "uma batalha pelo poder". Isso é evidente no Porto O sal, no pensamento daquele historiador, representa não apenas uma actividade industrial por si só interessante mas, principalmente, é um 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[1498]. E, acrescento, económica. O Porto, desde cedo, tomou consciência da importância do domínio desse tráfico e fez como que uma "limpeza" geral na concorrência directa: sabe-se como foram desactivadas as salinas de Bouças. Sabe-se, também, como se conseguiu assegurar, junto do poder central, o abastecimento de sal de Aveiro (complementado com as entradas, em grande número, de pequenos navios da cidade com sal de Setúbal e da Andaluzia) à cidade acelerando-se o dinamismo das pescas (elemento de extrema importância no comércio de então, gerador de relações comerciais a

---

[1495] Sobre a instituição e significado do termo do Porto, ver SOUSA, Armindo de – "Tempos medievais"..., citado, p. 167-187.

[1496] SOUSA, Armindo de – *o. c.*, p. 173.

[1497] Para além dos já citados casos dos couros, sumagres, vinhos e azeites.

[1498] HOCQUET, Jean-Claude – *Le sel et le pouvoir*..., citado, p. 100-101.

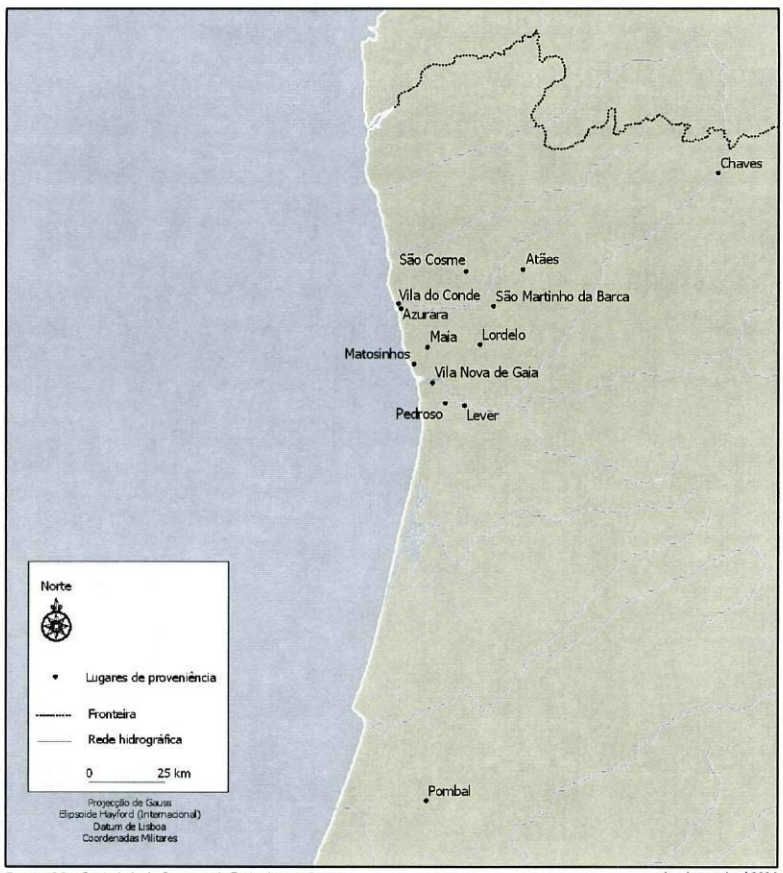
longa distância, permitindo a penetração em regiões costeiras do sul de Espanha e do Mediterrâneo), e criando-se mais um importante chamariz do comércio, nacional e internacional. O Porto prefere comprar longe (ou trazer de longe visto haver um grande número de portuenses proprietários de salinas em Aveiro) e monopolizar o tráfico do produto na cidade a ter um concorrente à porta, que poderia acarretar o desvio do seu porto de uma importantíssima fatia do tráfego. No assunto que presentemente se trata, o sal representou, no século XVI, um importante factor de dinamização da pesca a longa distância (a do bacalhau) e um bem essencial na relação de comércio mantida com tripulações galegas e bascas.

Para além da projecção dos tratos marítimos, e tal como também foi dito, a relação com o termo surge, no âmbito da organização da construção naval, com especial destaque. A diferentes níveis. Numa série de obrigações impostas a determinados grupos, como os geirões, moleiros e criadores de gado, encarregados de trazer aos estaleiros combustível (o tojo e a carqueija são os mais falados) e mantimentos para as embarcações (em particular biscoito e carne para salga). Fornecendo mão-de-obra: auxiliar e indiferenciada no que se refere a carregadores e obreiros (entre os quais podemos incluir os serradores); de formação, dentro dos esquemas de evolução das actividades profissionais no Antigo Regime e revelados nos contratos de aprendizagem (escassos); qualificada no respeitante a carpinteiros e calafates, facto que se pode, de algum modo, comprovar pelas listagens de oficiais nomeados para a ribeira do Porto. Finalmente, no fornecimento de materiais de construção, particularmente de madeira.

Em certa medida, creio que estas formas de relacionamento se enquadram num processo devidamente planeado, comum a muitos centros urbanos, 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, e impondo sobre as zonas circundantes (elementos fundamentais, alimentadores desse mercado) aquilo que Maurice Dobb chamou "colonialismo urbano"[1499].

Os dados proporcionados por documentação anteriormente referida, contratos de aprendizagem, listagens de carpinteiros da ribeira, manifestos e sentenças sobre a entrega de mantimentos, actas de vereações, entre outros, facultam-nos uma visão alargada desse relacionamento da cidade com as regiões circundantes ou com terras mais distantes mas com as quais há muito contactava.

[1499] *Studies in the development of capitalism*. Londres: Routledge & Kegan Paul, 1946, p. 95, citado por WALLERSTEIN, Immanuel – *O sistema mundial moderno*..., cit., vol. I, p. 123.



Fonte: ADP - *Contadoria da Comarca do Porto*, liv. 0007-0009. miguel nogueira / 2004

Carta Administrativa de Portugal (Atlas do Ambiente), escala 1:250.000, Direcção Geral do Ambiente, 1994.

Mapa 8 – Proveniência dos carpinteiros da ribeira do Porto (século XVI)

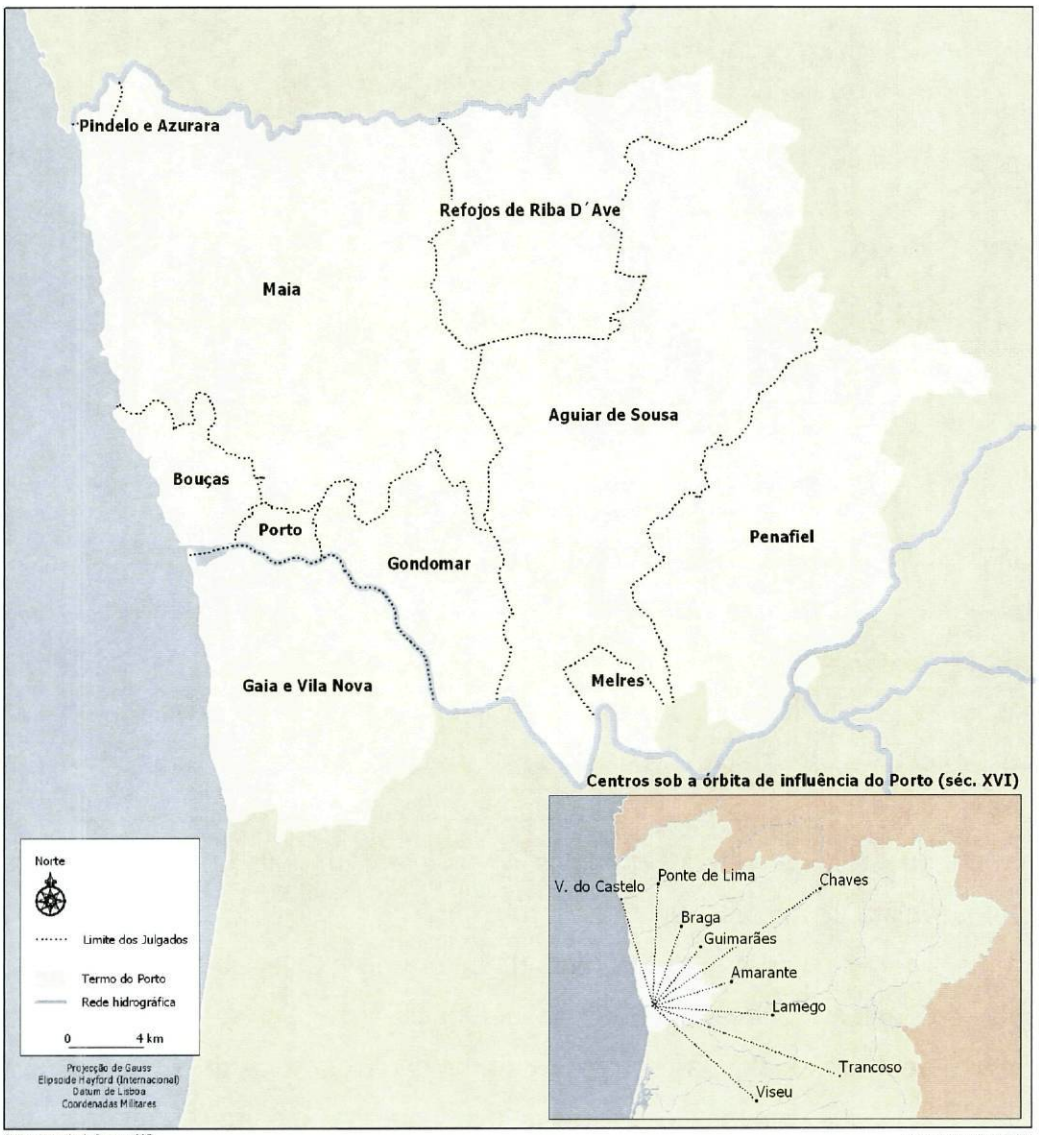
Como vincou Braudel, "uma cidade não pode viver se não garantir o seu fornecimento de gente. Atrai pessoas. E as pessoas vão muitas vezes por si até às suas luzes, às suas liberdades reais ou aparentes, aos seus salários melhores"[1500]. Ei-las a chegar ao Porto: pelas mesmas portas entram miseráveis e mercadores, engenheiros ou arquitectos e pilotos de navios ou marinheiros; carpinteiros experimentados e simples aprendizes, como convém salientar neste momento. E sim, estes de que agora nos ocupamos, vêm auferir um salário e lograr regalias a que provavelmente não acederiam no torrão natal.

Sem me alongar muito nesta fase, importa dizer no entanto, que a participação do termo no esforço naval portuense ultrapassa o simples fornecimento de trabalhadores aos estaleiros. Teremos oportunidade de verificar o papel das suas oficinas, dos seus artesãos e dos seus mercadores na entrega de materiais de construção para além da já citada madeira; na integração constante de homens do termo na tripulação dos barcos; na implantação de sistemas de transportes, fluviais e terrestres, elementos essenciais de um trânsito contínuo de e para a cidade; em

[1500] 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.

suma, no estabelecimento de circuitos comerciais que suportam, em grande medida, a evolução comercial do Porto.

Repito: este âmbito ultrapassa largamente aquilo que é o termo jurisdicional da cidade. Muitas das ligações vitais estão para além dele, no Douro, ao longo do seu curso nacional e mesmo para além da fronteira política, nas zonas fronteiriças-chave, na encruzilhada de estradas que tanto ligam ao litoral como a Castela, às suas feiras internacionais e aos seus centros financeiros (não é por acaso que encontramos representantes de companhias cristãs-novas em Trancoso ou Olivença), nas terras minhotas e na zona centro até Aveiro.



Mapa 9 – Termo do Porto e algumas ligações vitais (sécs. XIV-XVI)

A movimentação entre estes núcleos e o burgo representou uma das facetas mais dinâmicas da organização comercial da cidade e potenciou uma série de negócios

de largo alcance, que não poderão ser ignorados relativamente à estrutura marítima aqui criada e desenvolvida.

26.1. Abastecer os navios construídos e as armadas

É uma das vias para entendermos algo do que atrás foi dito, das formas como foram accionados alguns mecanismos anteriormente descritos e, de certa forma, para introduzir alguns temas que serão desenvolvidos no que resta deste estudo. Trata-se de assinalar um conjunto de funções portuárias, complementares à construção naval, alimentadas em grande parte pela contribuição do termo e dos territórios circundantes e que, por outro lado, revelam outra faceta da participação do Porto na expansão.

O discurso é batido mas interessante pois, em última análise, pretende legitimar uma estratégia de intervenção e dominação do burgo sobre terras e gentes das quais se pretende aproveitar: " [...] e que nos [o rei] sabiamos 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 soportamento dos moradores da ditta cidade e obras de muytas náos, e nauios, que se em ella fazem, e pera fornimento de suas viagens [...]"[1501].

Na ocasião, protestava-se contra os embargos de mantimentos levados a cabo pelos fidalgos das terras. Todavia, a mesma argumentação, ajustada e moldada consoante os interesses e as vontades da urbe, funcionou como uma arma política eficaz e foi aplicada a esmo: quando se foi preciso convocar trabalhadores das aldeias vizinhas aos estaleiros, quando se obrigaram os moleiros a trazer pão aos fornos das taracenas e quando se forçaram os pescadores a descarregar peixe para salgar, o preâmbulo dessas imposições fundava-se sempre naquele tópico.

Comecemos por registar, sem muitas explicações, visto que elas foram dadas no início deste ponto, a importância do sal. Com as marinhas de Lordelo e de Bouças anuladas desde muito cedo[1502], o Porto garantiu uma presença forte em Aveiro – sobretudo em Aveiro – e esquemas de abastecimento do produto noutros centros reputados, como Setúbal e a Andaluzia, conseguindo polarizar a comercialização desse produto no norte de Portugal. Alcançado esse desiderato, houve que criar, na

---

[1501] Apresentado nas cortes de Évora de 1470; *Corpus codicum...*, citado, vol. IV, p. 23.

[1502] Trata-se de um dos episódios marcantes da história medieva da cidada e do processo de dominação do termo; as salinas de Bouças foram praticamente desmanteladas por ordem dos vereadores portuenses eliminando assim um recurso que poderia permitir certo desenvolvimento económico da zona e atracção de gentes e mercadores (em detrimento do Porto). Em sequência disso, legislou-se localmente no sentido de obrigar qualquer morador desse e de outros lugares às portas da urbe que aqui viessem adquirir o sal que os navios traziam de Aveiro.

cidade, próximo dos locais de embarque, estruturas para a sua guarda: ergueram-se então, armazéns de sal no Porto; alguns deles, como já constatámos, pertenciam às taracenas.

Da mesma forma, a carne. Mesmo correndo o risco de me afastar momentaneamente do tema, a importância deste assunto merece que o analisemos mais detidamente.

Infelizmente, estamos ainda muito mal informados sobre a exploração ganadeira para entendermos todos os esquemas de produção e comercialização que giram em seu torno. Ao descrever as vilas nortenhas, Alberto Sampaio, em estudo clássico (de 1923) mas ainda de enorme utilidade, chama o exemplo das terras de Barroso como modelo de toda uma vasta região: "aí o regime pastoril torna-se tão preponderante que sem exagero se pode dizer que a população vive sobretudo dos rebanhos, que num largo período do ano se criam em montes ricos de pastagens e no uso colectivo dos vizinhos. Esta maneira de criar gados não era antigamente só privativa desse canto montanhoso: fazia-se do mesmo modo em toda a província, pois por toda ela abundavam as pastagens comuns, quer nos montes, quer nas terras fundas"[1503].

Armando de Castro, na esteira de investigadores de outras áreas, como Jorge Dias ou Orlando Ribeiro, acentua a complexidade dos problemas da propriedade desses mesmos pastos, dos rebanhos, do investimento na ganadaria e das formas que ela toma. Se em determinadas regiões se verifica que as pastagens são terreno comum de um certo grupo, noutras essa associação recai sobre o gado, que é reunido "para um pastoreio colectivo, contribuindo os donos para as despesas com o pessoal encarregado de dirigir os rebanhos"[1504]. Na primeira metade do século XVI, Rui Fernandes fala-nos da transumância dos bovinos de Montemuro: "as quais vacas tem esta maneira: que do mes de Mayo até o mes de Setembro pastão na dita Serra de Monte de Muro, e do mes de Setembro até Mayo pastão na Guandara junto do mar êntre Aveyro e Coimbra que são dezaseis e dezacete legoas da dita Serra do Monte de Muro, e são já tão sentidas no tempo, que se o tempo he quente e os seos donos as nom vão buscar muitas se vem por si, e se o tempo he frio, e as não levão per si se vão, e tem lugares deputados no caminho que chamão malhadas onde dormem, e ainda que cheguem cedo ahi se apozentão"[1505].

[1503] SAMPAIO, Alberto – *Estudos históricos e económicos I. As vilas do norte de Portugal...*, citado, p. 30.

[1504] CASTRO, Armando de – "Pastos comuns", in *Dicionário de história de Portugal*, dirigido por Joel Serrão, vol. V. Porto: Livraria Figueirinhas, 1984, p. 12-13.

[1505] FERNANDES, Rui – *Descrição do terreno ao redor de Lamego...*, citado, p. 100.

Necessitamos também de um sólido estudo sobre o perfil dos criadores. Qual a sua extracção social, qual foi o papel desempenhado pelos diferentes grupos sociais na produção e, mais importante para nós neste momento, na comercialização; sabendo-se da existência de formas de propriedade muito fragmentadas no Entre Douro e Minho, qual o grau de independência dos produtores face aos poderes senhoriais e qual o peso de cada um no sector. Por exemplo, relativamente aos mosteiros ou às comendas das ordens militares, não basta assinalar o seu interesse na ganadaria. É preciso descobrir a sua presença nos diferentes elos da cadeia, da produção ao consumo: a dimensão dos seus empreendimentos, os modelos de gestão e os recursos para eles canalizados, de que forma se inseriram ou influenciaram os esquemas existentes (os diferentes tipos de associação indicados atrás), verificar o jogo comercial, a capacidade de arrematar contratos, de constituição de canais de escoamento próprios ou inserção nos existentes, enfim, tentar avaliar os ganhos que retiravam desse envolvimento e a sua projecção nas finanças das instituições.

As questões sobre o abastecimento de carne foram recorrentes na história da cidade do Porto. Acompanhá-las é conferir todo um processo complexo de intervenção autoritária sobre o termo, repleto de episódios de contestação (alguns deles duríssimos) às obrigações impostas pela cidade quanto ao número de reses a trazer aos açougues por determinados carniceiros, aos prazos de entrega, ao corte e aos tabelamentos de preços.

A cidade tinha muito por onde se fornecer. E por onde escolher também, embora nesta altura nos interesse sobretudo o gado *vacum*. Alberto Sampaio novamente, agora 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"[1506].

A actividade marítima absorvia boa parte dos ingressos. Aliás, devemos mesmo notar que o consumo de carne tem aqui um protagonismo muito superior ao seu papel na alimentação diária das populações do Antigo Regime[1507]. No

---

[1506] SAMPAIO, Alberto – *Estudos históricos e económicos II. As póvoas marítimas*, 2ª edição. Lisboa: Vega, s/d, p. 194.

[1507] 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". Veja-se também aquilo que este mesmo

avitualhamento dos navios, a carne ocupava lugar de destaque, como era destacado o seu papel na alimentação das tripulações. Eis uma das principais razões da necessidade de sal. As deficientes técnicas de conservação de alimentos impunham a presença deste produto. 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 essas 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. Dito de outra forma: apesar dos silêncios, há mais informação acerca das requisições régias. Para os navios que aqui se faziam e se avitualhavam, na perspectiva de uma colocação imediata ao seu serviço, para as suas armadas, ou como mercadoria habitualmente transportada para Lisboa, "para os armazéns de el rei", a carne da região era sempre solicitada.

Competiria aos homens das taracenas, ou aos agentes do rei pelas terras, a compra de gado para trazer aos navios. Pouco sabemos sobre essa matéria. É mais uma em que pouco mais podemos fazer senão deixar interrogações. 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-económico, consolidado pela articulação cidade-campo na qual o crescimento urbano intervém decisivamente no estímulo da produção agrária pelo seu peso específico, 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[1508]. A estes elementos devemos juntar o factor adicional da procura do Estado, que temos vindo a verificar, no âmbito do seu esforço expansionista.

---

investigador refere a p. 62, 112 e seguintes. Devido a isto, chamo a atenção para os números publicados no quadro que acompanha este ponto.

[1508] 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*, nas mesmas actas e volume citados, p. 60-61, bem como a bibliografia aí indicada.

No contexto acima descrito em linhas muito gerais, devemos integrar a preocupação das entidades reguladoras urbanas em tabelar preços de bens e serviços considerados essenciais no desenrolar do quotidiano das populações. Esses esforços podiam ser contrariados por uma espécie de "concorrência desleal" com origem na própria Coroa. Pressionados pela urgência de abastecimento dos navios, e instruídos nesse sentido, os seus funcionários não se coibiam de comprar a carne a preços mais vantajosos para os criadores. Ora, essa prática interferia no sector delicado do abastecimento urbano e, quando com ela confrontada, a cidade do Porto não se inibiu em demonstrar o seu descontentamento. Em 1553, coincidindo com uma requisição de carnes para as taracenas anormalmente elevada, o concelho dirigiu uma queixa contra o 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"[1509].

Em alturas de aparelhamento das embarcações, a cidade alvoroçava-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 do que acontecia nessas alturas pois temos números para o citado ano de 1553.

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

[1509] Agravo que foi aceite pelo monarca, instruíndo o citado oficial a adquirir o gado ao preço tabelado; *Corpus Codicum...*, vol. IV, p. 52.

Data	Merchante	Proveniência	Quantidade (em arrobas)	Reses (aprox.*)
1553.09.30	Sebastião Martins	"Candeleiro", S. Gião, couto 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 deTabosa, 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 vaqua 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)

Apenas breves comentários. À Câmara, como se viu, não lhe agrada a concorrência. Já tem problemas de sobra para obter carne para a cidade e pedidos desta dimensão, dos quais nada aproveita, podem causar um acréscimo de dificuldades. Além disso, perde a oportunidade de negociar um produto afamado e de mercado garantido[1510]. Portanto, já que pouco ou nada consegue fazer contra isso, tenda emperrar o processo fiscalizando. E vai fazê-lo sempre que pode. Neste caso, convoca o primeiro negociante, Álvaro Eanes, verifica se os papéis estão em ordem,

[1510] A qualidade (e quantidade) dos bovinos do Entre Douro e Minho era bem 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.

e depois, conforme vão chegando, chama todos os outros para que façam o mesmo[1511].

É graças a essas diligências que conhecemos as linhas gerais do procedimento. O citado Álvaro Eanes, assenta-se, "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 fiqua regestado 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"[1512]. Confirma-se assim, a activa participação do pessoal da taracena, neste caso, do próprio responsável principal, na celebração dos contratos com os ganadeiros.

É preciso fazer um certo esforço para imaginar a passagem de 100 bois na cidade daqueles tempos; mesmo tratando-se de animais pouco corpulentos[1513], forçosamente causaria perturbações. Houve pelo menos três dias em que isso aconteceu. Portanto, era de toda a conveniência 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, conforme já vimos, era servir como matadouro e local de preparação das carnes para as embarcar.

O gado vem sobretudo da província do Minho[1514]. O contributo dos merchantes do Porto – e não quer dizer que não tenham comprado os animais fora do termo – é

[1511] Recorde-se o que foi dito atrás sobre o "colonialismo urbano" e a intenção de a urbe manter afastados potenciais concorrentes estrangeiros. Embora não seja propriamente o caso, mesmo o rei e os seus agentes estão sujeitos a este controlo. A Câmara pode não ter capacidade para contrariar, mas exige – e essa exigência é, pelo menos, respeitada – tomar parte no assunto e, com a carne, como com o biscoito ou o vinho, vê-lo-emos em seguida, intervém controlando as quantidades compradas, seu armazenamento ou distribuição.

[1512] AHMP – *Vereações*, liv. 19, fl. 304v.

[1513] 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...*, citado, vol. V, p. 71.

[1514] Em certa medida, e olhando os dados apresentados, desenha-se aqui uma evolução conhecida: "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.

escasso, não chegando aos 6% do total. Todavia existe; e importa anotá-lo pois dá conta de mais uma área de aplicação do capital urbano[1515]. Deste modo, e voltando à leitura da listagem, descobrimos 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 esta terá sido uma situação excepcional[1516] – assim parece, dado não haver, na colecção de Vereações do Porto, nenhuma outra listagem tão alargada como esta, embora sejam frequentes as menções à passagem de "boiadas" – ou se era o habitual. Advirta-se que não há notícia de estar em curso a preparação de uma grande armada nesta ocasião[1517].

Regressando ao problema do abastecimento urbano, o Porto sempre procurou retirar proveito da passagem do gado, quer solicitando aos oficiais do rei "que ficassem uns bois na cidade"[1518], 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 o Porto sempre partiu sem hesitações. Em correspondência remetida por D. João III para a cidade em 1545, escrevia-se: " [...] dizieis que dessas Comárcas 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 ditta 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 justiças 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 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

---

[1515] Inclusivamente, não sabemos como foram estabelecidos os restantes contratos. Duas coisas são certas: directa ou indirectamente, passaram pelo crivo da Câmara e neles intervieram os responsáveis portuenses das taracenas.

[1516] Refiro-me, simplesmente, à grande quantidade de animais trazidos à cidade; a passagem de gado para as taracenas ou para embarcar "em pé", nos navios que se dirigiam a Lisboa, era usual.

[1517] 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 saíu em 2 de Abril era composta por seis navios, ou seja, dentro da normalidade. *Relação das náos e armadas da Índia...*, citado, p. 66.

[1518] Como aconteceu 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.

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" [1519]. No entanto, esta não era uma situação inédita; no começo do ano de 1502, o navio de Afonso Leitão, mercador lisboeta, ficava concluído nos estaleiros do Porto, pronto para entrar ao serviço. Logo que tomou posse do navio, esse armador apressou-se a aparecer na Câmara munido de uma carta de D. Manuel (de 11 de Novembro de 1501), solicitando aos vereadores que lhe fornecessem a carne de que ele precisava para o seu aprovisionamento pois, conforme estava previsto, deveria ir "pera a Indea em companhia de nossa armada". Em vão. Pouco impressionados com o documento que lhes era apresentado, os citados 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 reabria-se com a recusa de Diogo Brandão, contador do Porto, 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 posesse pena ao contador que mostrasse como podia caregar as carnes que ora carega daqui pera Lixboa"[1520]. Enfim, em 1521, um corregedor mais zeloso do cumprimento da lei, ameaçava penhorar dois carniceiros que se recusavam a pagar a meia sisa da carne que trouxeram para os barcos, conforme lhes fora prometido pelo mesmo Diogo Brandão[1521].

O que importa frisar com a questão do gado para as armadas é que esse assunto mobilizou recursos e forças políticas, originou debates e protestos em defesa de prerrogativas, e fomentou actividade marítima, articulada com os interesses expansionistas do estado.

[1519] Ver estes diplomas no *Corpus Codicum*... citado, vol. IV, respectivamente, p. 36 e 39. Em 1554, o Porto ainda foi mais longe nos pedidos, 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 vizinhem huns lugares com os outros como sempre ffizerão, e he rezão que se faça". *Corpus Codicum*..., vol. IV, p. 53.

[1520] AHMP – *Vereações*, liv. 8, fl. 31.

[1521] "Nos El Rei fazemos saber a vos licenciado Antonio Correa corregedor [...] que por parte de dous carniceiros 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 passadocom Diogo Brandam nosso contador pera a nosa armada da Imdia nam lhe queremdo 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 comprasem 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 carniceiros [...]". ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 154.

Da mesma forma, importa frisar que o desenvolvimento das navegações e do trato marítimo a partir do Porto é, neste caso concreto do abastecimento de gado aos navios, eloquente do efeito catalizador exercido sobre regiões mais ou menos distantes e sectores variados da actividade económica. Com o exemplo precedente vemos emergirem as origens de Gaia como entreposto de carnes de nível nacional, assim continuando pelo tempo fora, justificando uma movimentação que, em certos períodos foi extremamente acentuada[1522].

Apontem-se ainda duas últimas notas sobre o tema, importantes para justificar o destaque que lhe foi dado. Primeiro, o problema da carne recoloca a questão das taracenas de Vila Nova e da sua projecção na estrutura naval da cidade; mais uma vez se constata que ela acontece, não tanto pela intervenção destas estruturas na construção naval, mas sim como centros logísticos indispensáveis ao aparelhamento de navios. Segundo, a intensidade de todo este movimento impulsionou o desenvolvimento de outras actividades, complementares é certo, mas nem por isso ignoradas por quem contabilizava receitas, resultantes do aproveitamento dos despojos das reses que aí eram abatidas. Em 1564, quando o desembargador Henrique Esteves da Veiga esteve na comarca a regulamentar o processo de encabeçamento das sisas, tratou de incluir no rol, as que recaíam sobre "os couros que se comprarem nas taracenas"; também não deixou de considerar, no haver contabilístico, o resultado da venda de sebo, produto essencial para o mundo naval, especificando locais de aquisição, "asy pollo cevo das alldas e pollo da terecena"[1523].

As armadas podiam ser objecto de apresto cuidado e atempadamente definido. Mas havia casos imprevistos. Acudir a navios em "perigo de corsários" ou socorrer uma praça norte-africana acossada, requeriam urgência e, por isso, os arsenais deviam estar munidos do necessário para responder de pronto. Introduzo este tema aqui de passagem, tendo em consideração que se trata de mais uma faceta da participação do termo no esforço militar-naval, assunto que não será desenvolvido como a sua importância justificaria. Diga-se apenas, como pista de trabalho a seguir que inúmeros homens do termo da cidade, e das zonas sobre as quais a mesma exercia atracção, se encontravam no Porto quando era necessário armar alguma expedição mais urgente (tal como acontecia desde os tempos medievais), integravam habitualmente as frotas da cidade e participavam no esforço de armação de navios. Em termos de recrutamento de pessoal para os navios é evidente que os serviços

---

[1522] Agradeço ao Professor Aurélio de Oliveira esta importante informação.
[1523] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0009, fls. 297-297v, 296.

de recrutamento centrais incidiam a sua acção sobre os lugares marítimos junto ao burgo (por exemplo, conhece-se a tentativa de recrutamento de 500 homens de mar aquando da expedição de 1588). Voltemos à questão da preparação das expedições militares e à participação do termo na mesma.

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 nessa ocasião, debruçou-se sobre o provimento das taracenas. Por isso nos interessa evocá-lo aqui. Estruturas essenciais no apoio da operação, ponto de reunião e centros de abastecimento das armadas, teriam de ser objecto de cuidados particulares, reunindo-se nelas o essencial do provimento dos barcos. Considera o conhecido funcionário que, mesmo que o rei desista da expedição, "deue de forneçer e hauer pera este anno que vem quinhentos mojos de triguo em bisquoito pera continuadamente ter – a saber – trezentos em Lixboa e duzentos no Porto para qualquer necessidade, ou caso de armada ou socorro dos luguares 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[1524].

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, constantemente assolada por períodos de escassez. O cereal para o fazer, vinha do termo ou de onde o houvesse, transformado em farinha; era encargo dos moleiros trazê-lo aos fornos. Quanto a estes, os principais – os que serviam as taracenas – localizavam-se em Gaia, junto aos armazéns do rei. Também os havia em Massarelos.

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". É este protesto que nos indica que esse biscoito se destinava 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. O procedimento, neste caso, foi em parte, idêntico ao adoptado pela mesma entidade no caso da carne e na linha das obrigações impostas a mercadores e armadores dos navios desde o século XV. Como observaremos noutra parte. Havia já vários agentes "determinados" a trazer trigo ao Porto. Tentando evitar que o cereal fosse desviado para biscoito, a Câmara acertou com Gonçalo Fernandes, biscoiteiro de Gaia, a obrigação de este trazer mil

---

[1524] 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.

alqueires, "de fora do termo", para esse efeito. Só depois destes mil alqueires se esgotarem é que podia haver compras, devidamente autorizadas, na cidade[1525]. 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 recadaçam de Villa Reall de cento alqueires"; e em 13, uma outra de Amarante, correspondente a mais 100 alqueires, registada no Azinhoso[1526].

No fundo, ao verificarmos este tipo de actuação, vemos ser accionados os mecanismos de que o Porto se socorria para prover o seu mantimento e a manutenção de um sector, o naval, básico na sua estruturação económica. E temos como, dentro de uma matriz profissional que parece avultar no Porto do século XVI, o oficial da sua arte tinha que 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, em parte devido à sua própria proveniência geográfica; o mestre carpinteiro devia saber onde comprar a madeira que utilizava na sua arte; o tanoeiro onde adquirir a aduela; e o biscoiteiro, como vemos, devia conhecer as feiras e os celeiros onde podia conseguir o cereal de que precisava.

Um último aspecto. O abastecimento de vinhos aos navios começava a ser parte essencial da logística das armadas.

Por agora assinalarei apenas o pedido régio ao responsável das taracenas, Gaspar Nunes Barreto, recomendando-lhe a compra de vinhos a remeter para Lisboa, onde seriam "emtregues ao allmoxarife dos mantimentos". Em carta remetida daquela cidade a 4 de Outubro de 1550, especifica-se que "alem das trezentas pipas de vinho que vos tenho mandado pera comprares pera provimento dos meus allmazees, comprareis mais dozentas pipas de vinho de Momçam ou domde ho milhor puderdes aver"[1527]. A zona preferencial de abastecimento de vinhos às armadas régias era o vale do Tejo, particularmente a região de Santarém bem como outros focos, por exemplo Almada, na margem esquerda, e, mais a sul, a região

---

[1525] AHMP – *Vereações*, liv. 18, fl. 49v. Reza assim o acordo: "foi asertado que Gonçalo Fernandez morador em Gaya bizcoiteiro 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 estever determinado pera trazer a esta cidade o quall quando o trouxer se metera no livro da Camara com ho escripvam della que lhe tomara juramento se o traz conforme a esta licença e trazendo os dictos mill alqueires de trigo e tendo necesidade de mais trigo pera bizcoito o poderaa comprar na cidade e seus termos o quall podera fazer depois de comprida esta obrigaçam".

[1526] 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.

[1527] AHMP – *Vereações*, liv. 18, fls. 2v-4.

sadina[1528]. O Porto chegou a abastecer-se na zona de Figueiró dos Vinhos[1529]. 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 duriense e na aplicação de vinhos desta zona para as armadas. Aliás, e sem pretender aprofundar agora esse importante tema do incremento da actividade produtiva dessa área, assunto a necessitar de estudos complexos e de profunda reflexão, creio que a procura das armadas – como um pico extremamente importante na altura da preparação da *armada invencível* – foi fundamental para este arranque. Em 1588, com os navios da *armada* a preparar-se para rumar a caminho da 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[1530]. Para a mesma expedição apareceu na cidade um certo "João de Estrol" com licença régia para retirar da cidade cem pipas de vinho sem as terçar, destinadas ao abastecimento dos navios[1531]. A partir daí, as compras e requisições de vinhos para a preparação e abastecimento das forças navais passaram a ser regra e deverão ter tido consequências sobre o investimento na cultura. A título de exemplo refira-se que apenas no ano de 1591 os contratadores da armada de El Ferrol levaram do Porto 2 906 pipas de vinho[1532].

As remessas de vinhos, carnes, biscoito e, a outro nível, de sal, remetidas para Lisboa, Corunha ou qualquer outro local de aparelhamento de armadas justificam a criação de entrepostos para a sua guarda e conservação. Começamos, então, a

---

[1528] Sobre este assunto veja-se o excelente estudo de VIANA, Mário – *Os vinhedos medievais de Santarém*. Cascais: Patrimonia Historica, 1998. Colhem-se também alguns dados em 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 História 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.

[1529] 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.

[1530] AHMP – *Vereações*, liv. 28, fl. 106.

[1531] *Corpus codicum...*, citado, vol. IV, p. 144.

[1532] ADP – *Cabido*, liv. 113, fls. 16-16v.

perceber melhor a importância dos armazéns das taracenas e a relutância do monarca em cedê-los. Do mesmo modo, ressalta a complementaridade entre o Porto e Gaia, por onde eles se distribuíam, e imagina-se o vai-vém de gentes e embarcações auxiliares entre as duas margens nas alturas de aparelhamento das esquadras.

Neste longo capítulo repassei algumas facetas da fábrica naval do Porto. Desde a sua organização, iniciada em tempos medievais, à consolidação do sector durante o século XVI foram analisados aspectos considerados vitais para o seu desenvolvimento. Percebeu-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 construção naval.

Finalmente, descobriu-se o papel primordial do termo da cidade em todo este processo. Fornecedor de madeiras para os barcos, carne para salgar, farinha para o biscoito e tojo para os fornos de cozedura providenciando, assim, mantimentos para as armadas, não deixou também de contribuir com mão-de-obra especializada que se fez notar nos estaleiros, e gentes que completaram as tripulações dos navios, bem como os contingentes de emigração, importantes elementos da diáspora portuguesa.

Antes de prosseguir, acrescente-se a este contributo do termo o contributo da própria cidade no esforço naval de quinhentista.

Apenamentos de carpinteiros e náuticos, requisição de navios, integração em expedições e armadas representaram facetas pouco atractivas para quem fazia do comércio o seu modo de vida. É o que se verá em seguida.

Capítulo 3 – A composição da frota do Porto

Depois de enunciados os principais elementos relativos à organização do espaço portuário da cidade do Porto e às dinâmicas de construção e aparelhamento de navios, é altura de nos debruçarmos sobre a caracterização da sua frota.

Até à publicação recente de um trabalho de Amélia Polónia[1533], os estudos sobre a composição da marinha mercante portuense e a armação da cidade eram insuficientes ou imprecisos. Os trabalhos clássicos, sobre o Porto, de A. Magalhães Basto, J. A. Pinto Ferreira ou António Cruz limitam-se a reproduzir algumas ideias gerais sobre o tipo de navios utilizados – "perdendo-se", muitas vezes, em questões acerca da prioridade da utilização de certos modelos como as caravelas –, as rotas percorridas e as cargas transaccionadas, introduzindo elementos factuais, de interesse local é certo, mas sem problematizar qualquer um destes assuntos[1534]. Quando isso se procurou fazer, a insuficiência de dados e de estudos comparativos, de certa forma comprometeu esse tipo de análise[1535].

Deste modo, o objectivo primeiro desta parte do estudo centrar-se-á na compilação de dados sobre os efectivos navais, os modelos mais utilizados, a sua volumetria, a sua integração em espaços competitivos, entre outros temas, tendo em vista a percepção do processo evolutivo que pautou a existência da frota de transporte e de utilização dos meios por ela disponibilizados pela comunidade local, na sua relação com os diferentes espaços dinâmicos da economia do seu tempo.

Esta análise só tem sentido numa perspectiva integrada. Pouco interessa dizer que a frota era constituída por um dado número de navios se não conhecermos as necessidades do núcleo empresarial que dela se serve, das opções dos empresários de navegação e dos recursos disponíveis em portos vizinhos ou oferecidos por outros agentes estranhos à cidade quando os locais são insuficientes ou existem dificuldades de penetração, com meios próprios, em circuitos considerados essenciais.

Desde a configuração geo-morfológica do espaço portuário, em linhas gerais já nossa conhecida, determinante quanto às opções volumétricas e arquitectónicas das

---

[1533] *O Porto nas navegações marítimas quinhentistas. Embarcações e náuticos*, in "Revista da Faculdade de Letras – História", trabalho já citado, p. 29-52, retomando matéria já tratada no seu estudo *Vila do Conde...*, citado, no capítulo 2 ("Frota"), vol. I, p. 357 e seguintes.

[1534] Ainda assim, é útil a consulta do estudo de CRUZ, António – *O Porto nas navegações e na expansão...*, citado, especialmente o capítulo I ("Vocação, tradição e destino de Portucale"), p. 13-59, bem como a bibliografia e documentação aí referidas.

[1535] BARROS, Amândio Jorge Morais – *Barcos e gentes do mar...*, citado, p. 183-191. Especialmente nítidas as lacunas informativas e alguma deficiência de análise respeitantes ao século XVI.

embarcações adoptadas, às conjunturas económicas de carácter alargado, igualmente sentidas nesse escalonamento da tonelagem da frota, há, como facilmente se entende, uma multiplicidade de complexos factores a exercer influência neste âmbito, variáveis consoante as cronologias.

Tomemos, como ponto de partida metodológico e proposta de trabalho, a seguinte asserção: "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 cronística tendem a defini-los"[1536]. Trata-se de um raciocínio fundamentado, bem estruturado e com o qual estou, na generalidade, de acordo. Os elementos que, nesta altura, possuo, permitem, por outro lado, descortinar alguns matizes que importa referir, nomeadamente porque nos permitem visionar aspectos diferentes do perfil da frota entre os séculos XV e XVI, precisar alguns pontos evolutivos da sua actividade e traçar um quadro de ocorrências no século XVI.

Nos pontos seguintes recordarei, sucintamente, matéria conhecida quanto à evolução do transporte marítimo internacional e à integração dos agentes portuenses nessa dinâmica. Uma integração notória quando observamos o perfil da frota mercante da cidade em finais da Idade Média. Este dado, não muito conhecido, permite-nos, por outro lado, ter uma visão mais completa das mutações no contingente naval, ocorridas entre essa época e o século XVI.

1. A necessária contextualização: a costa europeia medieval

Do sul mediterrânico, das repúblicas italianas, ao norte báltico dos mercadores hanseáticos, uma intensa navegação de cabotagem assegura o abastecimento de vastas regiões e faz a fortuna daqueles que investem na armação de navios mercantes.

A via marítima é gradualmente preferida pelos homens de negócios. Depois de se fazer com navios de grande porte, o comércio irá beneficiar do desenvolvimento de embarcações cada vez mais modernas na sua concepção, capacidade de manobra e de adaptabilidade do espaço de carga. Esta evolução decorre de um processo sentido em vários quadrantes geográficos e a Península Ibérica está na sua vanguarda.

[1536] POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, p. 29.

A construção naval reflecte a evolução do comércio europeu. Durante muito tempo relacionado quase exclusivamente com o abastecimento de artigos vitais, agrícolas, sobretudo aos aglomerados populacionais, ele passa a ser, nos finais da Idade Média (salvo durante o período agudo da crise sentida em largos anos da centúria de Trezentos em que as preocupações de abastecimento voltam a estar na ordem do dia), extremamente diversificado, muito para além das requisições do momento, e catalizador de uma série de esforços que darão origem ao capitalismo dos séculos subsequentes[1537].

Para além do refinamento das técnicas de construção naval, a adopção de uma série de instrumentos náuticos – como a bússola, o quadrante ou a utilização sistemática de cartas – facilita a concretização de viagens cada vez mais longas e com uma grande continuidade. Explicando: até então a singradura estava condicionada por diversos factores tais como, o estado favorável do mar, o tempo encoberto, a noite, etc. Com a introdução da coberta e a elevação dos castelos, a divulgação da nova utensilagem técnica e o aumento da experiência dos náuticos, o barco pode agora afrontar os elementos desfavoráveis de um modo mais eficaz.

O alto mar abre-se definitivamente à navegação. Isto leva também a uma diminuição das escalas e das paragens forçadas em portos por vezes hostis e problemáticos. Embora mais célere do que o terrestre, até então o comércio de cabotagem era tudo menos rápido. Diminuindo-se as escalas minoravam-se problemas com autoridades locais, com o pagamento de impostos, e mesmo com a apreensão de carga quando ela era necessária no porto onde se arribava por "casos fortuitos", que no entanto continuarão a acontecer[1538], tornando-se mais fácil ao mercador fazer previsões mais exactas sobre o custo das viagens.

[1537] Sobre este assunto ver 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^e et XV^e siècles. Aspects économiques et sociaux*. Paris: PUF, 1966, p. 93-94 e 217-219. O desenvolvimento do capitalismo terá como base um processo que, apesar de apresentar características próprias em cada região, denota alguns pontos em comum nomeadamente no que diz respeito à consolidação dos centros costeiros, tornados pontos de escoamento da produção do seu *hinterland* com o qual se estabelecem relações, nem sempre pacíficas, porque muitas vezes são de dominação – assunto já abordado na primeira parte desta dissertação.

[1538] Sobretudo quando a paragem é forçada pelos elementos – estou a lembrar-me de casos ocorridos no Porto, já do nosso conhecimento, com navios de trigo que aqui vêm ter devido ao mau tempo e, como a cidade está sempre em dificuldades com o abastecimento desse produto, confisca-o originando assim uma série de protestos por parte dos seus donos e mesmo por parte de pessoas de importância social; um desses casos envolveu a célebre Princesa Santa Joana, filha de D. Afonso V, que escreve de Aveiro em favor de armadores locais aqui importunados por um caso dessa natureza. Na missiva de 4 de Outubro de 1487 a senhora daquela vila 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

1.1. Participação dos centros costeiros portugueses na Baixa Idade Média

A meio caminho entre as zonas mais dinâmicas e economicamente avançadas da Europa, os homens do mar beneficiarão do contacto com os mercadores e marinheiros estrangeiros, italianos, flamengos e bascos, adquirindo experiência e competências.

Importa destacar a actuação dos armadores nacionais uma vez que os nossos produtos, até ao século XVI, não se distinguem da generalidade dos bens transaccionados pelo comércio internacional. Nem o aparelho produtivo português é concorrencial. O reino não produzia lãs, cereais, matérias-primas ou produtos manufacturados em quantidade e qualidade suficientes para garantir com alguma facilidade aos seus mercadores uma posição de força nas grandes áreas mercantis europeias.

Porém, neste quadro, há que assinalar alguns destaques. Como o peixe, seco e salgado, o sal e os couros, procurados nos povoados costeiros andaluzes, murcianos e catalães, e em alguns 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, começa a ser referido sistematicamente durante o século XV em função das exportações para a Flandres, por vezes via mercado de tintos têxteis de Burgos.

Quanto ao vinho português, embora não possa concorrer com os grandes vinhos franceses, não deixa de ser objecto de alguma exportação[1539].

Em sentido inverso, há todo um conjunto de artigos, a começar nos têxteis, em falta no reino, objecto de um intenso transporte de retorno.

Para a estruturação destas correntes comerciais concorrem os seguintes elementos: por um lado, o desenvolvimento da actividade das comunidades piscatórias nacionais, o investimento na criação de gado em especial no Entre Douro e Minho e

---

Rio desa çidade O que segundo sam enformada nom lhe querees leixar trazer o dito pam e lho querees hy vender". *Livro Antigo de Cartas e Provisões*..., citado, p. 130.

[1539] De acordo com Jean Favier, que analisa detalhadamente o nascimento e evolução do trato comercial medievo, "o vinho torna-se um dos objectos principais do grande comércio internacional. *O. c.*, p. 30; o nosso não deixa de se integrar neste novo comércio. O movimento, amplo, faz-se em todas as direcções e em moldes complexos. Os barcos do Porto "encaixam" neste renovado sistema: "carregados num sentido de vinhos, de pescado, couros ou de sal e, mesmo, dedicados à redistribuição de panos flamengos, os navios que participam nestas novas navegações não iam evidentemente «de vazio» no outro sentido. Eles integravam-se no jogo interno dos negócios das cidades inglesas e alemãs" numa altura em que, por exemplo, a crescente importância da "indústria" do armamento contribuía decisivamente para a diversificação dos negócios da Hansa e de algumas cidades flamengas. Refira-se, no entanto, que este frete de vinhos é ainda pouco significativo para a economia marítima da cidade, perdendo claramente para os restantes produtos citados e, como veremos, em grande parte do século XVI, para o sumagre duriense, pastel açoriano e açúcar das Ilhas e do Brasil.

a constituição de um corpo de mercadores articulado com as zonas produtivas do reino, garantem um fluxo de mercadorias que permite encher os barcos; por outro lado, a acumulação de conhecimentos sobre os mercados, incita-os a explorar as debilidades conjunturais das áreas económicas referidas[1540].

Na cidade do Porto esse processo é particularmente nítido no período considerado. Sobretudo em direcção aos competitivos mercados hanseático, flamengo, bretão ou inglês. Mas sem deixar também de se estender a áreas económicas que podemos classificar como "secundárias" (embora vitais), tais como a Irlanda ou a Biscaia.

De longa data os seus comerciantes começam a empenhar-se vigorosamente numa actividade transportadora que justifica e rentabiliza a existência, crescente, de navios. Vemo-los a fretar as suas naus, caravelas e barinéis em portos da Flandres ou da Galiza, a levar sal, pescado, têxteis ou armamento para diferentes paragens e a retornar com artigos para outros clientes[1541]. É em grande medida em função do transporte que os armadores do Porto vão alicerçar contactos que se revelarão extremamente frutuosos no futuro e envolver-se no mundo da finança e dos seguros, vital para o desenvolvimento deste sector.

Nesta prática, continuada, os portuenses acabam por conhecer e familiarizar-se com ambientes diversificados. Com o dinamismo do Noroeste europeu, fornecedor de matérias-primas (por exemplo para a construção naval com um peso crescente), cereais, armas e manufacturas, abundantes nos portos e mercados hanseáticos e flamengos. A frequência com que para aí navegam, juntando-se a outros contingentes nacionais, e o volume de negócios que aí desenvolvem contribui para justificar a existência de uma feitoria em Bruges, ponto de apoio essencial para todos os mercadores do reino. A construção desta estrutura deveu-se, em grande medida ao dinamismo de mercadores e homens do mar portuenses. Na listagem organizada por Nunes Dias a partir de documentação publicada por Braamcamp Freire, a presença de mercadores e navios do Porto na Flandres avulta sobre qualquer outra, dinamizando os negócios da feitoria[1542]. No Sul só mais tarde surgirá

[1540] O que explica, por exemplo, o aumento do fluxo da navegação para o Norte da Europa. Ver, em geral, MARQUES, A. H. de Oliveira – *Hansa e Portugal na Idade Média...*, citado.

[1541] Ver exemplos desta actuação in FERREIRA PRIEGUE, Elisa – *Galicia en el comercio maritimo medieval...*, citado, p. 649 e FONSECA, Luís Adão da – *O Porto nas rotas do Mediterrâneo ocidental...*, citado, 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 Descobrimentos Portugueses, 1989, p. 635 e seguintes.

[1542] 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. Para um quadro geral das relações entre Portugal e a Flandres nos

um estabelecimento do género na Andaluzia. Por seu turno, o Mediterrâneo, o *Levante* como genericamente o designam os documentos do século XV, desde cedo esteve nos seus horizontes, apesar de aí lhes caber apenas um papel de actores secundários. A seu tempo observaremos a evolução desta rota.

1.2. Aproveitar oportunidades: a feição marítima do Porto

No século XV está perfeitamente consolidado o seu modo de actuação onde a componente transportadora, "ao frete", adquire especial relevo. Para tal, era necessária uma frota mercante. Os documentos, embora pouco esclarecedores quanto ao número de naves no activo, indiciam, nesta fase, uma opção bem definida nas grandes tonelagens, própria de uma frota que tem no transporte por conta de outrem a principal razão de ser do investimento nela aplicado.

Já mais de uma vez fiz referência ao somatório de rotas frequentadas pelos navios e mareantes do Porto, descrito nos livros da confraria de S. Pedro de Miragaia e evocado de forma recorrente na documentação camarária. Ele abrange os espaços mais dinâmicos do mundo marítimo europeu de finais da Idade Média resultando desse enquadramento uma troca de experiências desde cedo aproveitadas. Estabelecem-se relações de negócios, observam-se os meios navais usados pelos concorrentes e experimentam-se soluções idênticas, adaptadas aos interesses em jogo.

Consolidado no século XV, o transporte marítimo portuense tem, como já sabemos, raízes anteriores. Em meados de Trezentos (antes de 1368), existia no Porto uma *carraca*, modelo de embarcação que tornou conhecido o seu armador, Martim da Carraca. Trata-se de um navio de grande volumetria, próprio do Mediterrâneo – dando, portanto, a entender que este armador teria interesses nessa zona – utilizado primordialmente como navio de carga e identificado nas fontes (dos séculos XV e XVI) como embarcação de Castela ou de Génova, aparentado com as naus[1543]. Esta informação pode conter algum significado, sendo de salientar os seguintes factos: notícia de um navio deste tipo em Portugal ainda no século XIV, e posse de um exemplar por um armador do Porto. Interessante para se perceberem também alguns aspectos de uma eventual "síntese", realizada na cidade em finais da Idade Média, entre os navios do Mediterrâneo e os modelos nórdicos evidenciados pela *coca* esculpida na Sé do Porto.

---

séculos XV e XVI, ver 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, bem como *Notícias da feitoria de Flandres*, edição do Archivo Histórico Portuguêz, 1920.

[1543] Sobre a carraca ver GUERRA, António Justino Ribeiro – "Carraca", in *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses...*, citado, vol. I, p. 203-204.

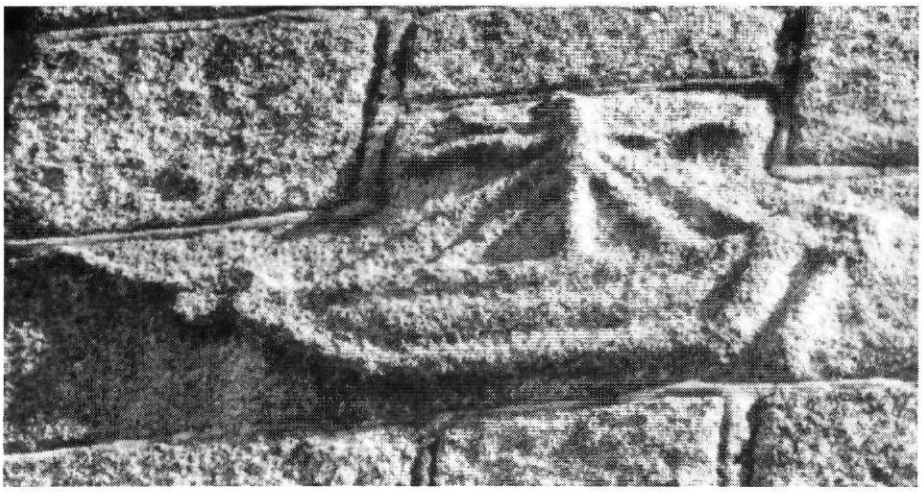


Foto 26 – Coca da Sé

Na primeira parte deste trabalho já foi analisado o significado dos contactos desta ligação do Porto com diferentes áreas marítimas europeias na adopção de soluções náuticas evoluídas ao nível da construção naval[1544]. Por essa altura, debatia-se no burgo, de forma acesa e com intervenção de funcionários régios enviados propositadamente para a arbitrar, o problema do fretamento dos navios e dos conluios estabelecidos entre armadores e mercadores, especulando com o frete que ofereciam, escolhendo os clientes em função dos seus interesses e, por vezes, preferindo vender os seus serviços no estrangeiro[1545].

A importância desta frota e o seu empenhamento no transporte constituíram matéria de debate em cortes reunidas entre os séculos XIV e XV e inspiraram algumas páginas de crónicas. Recordemos as cortes de Évora de 1361, durante as quais os procuradores da cidade apresentaram uma petição em defesa do transporte, propondo o desagravamento dos impostos sobre as embarcações e as cargas por elas transportadas, com o argumento de que tais tributos representariam a ruína da maior frota do reino[1546]. Lembremos, também, o discurso inflamado de Zurara contando que por alturas da armada de Ceuta (1415) saiu da cidade a maior frota alguma vez reunida, composta por mais de "seteenta naaos e barchas, afora outra muita fustalha"[1547].

[1544] Remeto para a consulta do capítulo anterior e para o artigo de Richard Barker, "Construção naval", citado.

[1545] *Corpus codicum...*, citado, vol. VI, p. 43 e seguintes. Trata-se de matéria bastante complexa e que pretendo estudar pormenorizadamente.

[1546] *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.

[1547] *Crónica da tomada de Ceuta*, cap. XXXV, Coimbra, 1915 e TT – *Chancelaria de D. Duarte*, liv. 1, fl. 182v, publicado por AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das chancelarias reais...*, citado, tomo I, p. 7 (neste caso, trata-se da reclamação apresentada pela cidade

A dinâmica portuária, nítida no intenso movimento do ancoradouro, acentua-se nos finais da Idade Média. A capacidade de atracção da cidade do Porto, constituída desde muito cedo como o centro de decisão económica mais relevante do Norte de Portugal, fazia do seu porto um lugar bastante frequentado pelos navios dos portos vizinhos particularmente nas épocas (sazonais) de maior movimentação de mercadorias – por exemplo na altura da chegada dos vinhos de Riba Douro (coincidente com a dos sumagres, mercadoria ainda mais importante e de mais fácil colocação no estrangeiro)[1548], nas alturas de embarque da courama, de despacho dos carregamentos de pescado e de redistribuição do sal aveirense. Era fácil para os homens de negócios da cidade encontrar navios para fretar, do Porto, de Gaia, de Matosinhos, de Leça, de Azurara ou Vila do Conde.

Os efectivos navais disponíveis não eram muito dilatados. Embora, como sublinhei, não haja números concretos para os séculos XIV e XV, eles não ultrapassariam as duas dezenas e meia de embarcações, exceptuando os pequenos navios que cumpriam rotas de cabotagem ou andavam na faina que raramente são individualizados. No fundo, trata-se de um panorama que se manterá em Quinhentos, embora o perfil da frota se altere substancialmente. Como se verá adiante.

É impossível dizer com certeza o que isto na realidade significa. Vinte e cinco navios é muito, pouco ou suficiente? O desconhecimento da taxa de rendimento dos navios – que depende, entre muitos outros factores, do ritmo de viagens que efectuam, do seu tamanho e do volume de mercadorias que carregam, da quantidade de interessados em fretá-los, etc. – impede-nos de responder a estas questões. Em meados do século XIV, como atrás afirmei, parece que a oferta de navios não respondia às solicitações dos mercadores. Durante grande parte do século XV, esta relação ter-se-á equilibrado, para se voltar a desajustar nas primeiras décadas do século XVI, agora em sentido inverso, como se pode inferir das notícias sobre o "abatimento" geral do trato: havia navios mas não se encontrava o que carregar neles. Em meados desta centúria há um retorno à normalidade com o intensificar da exploração das rotas atlânticas. E é nesta altura que encontramos mais de duas dezenas de pessoas, entre mercadores profissionais e simples investidores de ocasião, a fretarem partes de um navio[1549].

---

contra os atrasos nos pagamentos dos fretes dos navios e restante contribuição do Porto para essa expedição).

[1548] A navegação medieva acompanha os ciclos produtivos.

[1549] É certo que as coisas não são comparáveis. Tudo depende da estrutura do comércio que se faz e dos que nele participam. Se trinta ou quarenta pessoas investem em algumas

Regressemos ao final da Idade Média. Por poucos que fossem, os navios do Porto integraram-se e participaram activamente nos grandes circuitos do comércio internacional ombreando – pelo menos em alguns momentos – com arqueações muito mais poderosas.

A actividade transportadora realizava-se a diferentes níveis:

- Serviços a soldo dos mercadores a título individual – por vezes até detentores da totalidade ou de partes dos navios – no transporte de mercadorias adquiridas na zona envolvente da cidade (como o pescado, couros, vinhos, azeites, frutas, sumagres) ou a longa distância (têxteis, ferramentas, cereais, açúcar, produtos de luxo do Mediterrâneo);
- Serviço de abastecimento (sobretudo de víveres e em especial cereais) por conta da cidade que não hesitava em requisitar os navios para esse efeito;
- Serviços de transporte contratados por mercadores de fora. Na cidade ou nos portos onde se encontravam naves do Porto. Temos notícias de fretamentos de navios do Porto na Galiza durante a Idade Média, por mercadores galegos, remetendo cargas para correspondentes de Valência ou Barcelona. Destaque-se a actuação de navios portuenses na grande rota que ligava a Flandres à Itália, com inúmeras sub-rotas como a que percorria todo o mundo aragonês[1550]. Muitas destas viagens eram feitas a soldo de mercadores de Lisboa ou aí estantes, um dos portos mais frequentados pelos navios da cidade desde a Idade Média, com uma oferta variada, nacional e estrangeira; como veremos, esse sistema manter-se-á por todo o século XVI;
- Serviços de transporte requeridos pelo monarca português em particular após a conquista de Ceuta (1415), no abastecimento desta cidade e, ao longo do tempo, das cidades e praças ocupadas no Norte de África. Não se tratava de um negócio apetecível – apenas aceitável, como compensação, em épocas de quebra da actividade como acontecerá durante a primeira metade do século XVI. Numa altura em que a procura era elevada, o estado, que, como já tivemos ocasião de ver, chegava a fretar a totalidade dos navios, "ao través" portanto, impossibilitando negócios complementares que compensassem o baixo preço que pagava pelo frete e o crónico atraso nos pagamentos, era, nestas condições, um cliente a evitar;

---

arrobas de açúcar num navio de tonelagem média, também é possível duas ou três fretarem uma grande nau de Quatrocentos ao través.

[1550] Neste caso concreto refira-se igualmente a importância do percurso Valência-Barcelona intensamente frequentado pelos nossos barcos.

- Contratação dos seus serviços pelas autoridades centrais ou por simples particulares para o desempenho de um leque de funções que passaram pelo envio de embaixadas – a França, a Inglaterra ou a Roma –, pelo transporte de peregrinos – por exemplo para Santiago de Compostela, enfim, pelo transporte de tropas para expedições no norte de África.

Divididos entre o NW europeu e o Mediterrâneo, a soldo dos mercadores da cidade ou fretados por comerciantes estrangeiros, os navios do Porto, nos derradeiros séculos medievais, detêm uma posição forte na órbita da actividade transportadora internacional, independentemente do nível de produção e do dinamismo exportador da economia da cidade e seu termo.

Deste modo, não admira que a frota tardomedieva denote características que a adequam ao transporte. Recordemo-lo: vinte e três naus, sete caravelas, cinco navios e cinco barinéis.

Porém, trata-se de um movimento que não terá continuidade. Entre as últimas décadas do século XV e meados do século XVI, uma série de factores (tais como a evolução económica do reino, fortemente marcada pelo fenómeno indiano e a concorrência naval de outras arqueações nacionais e estrangeiras), intervieram decisivamente no dinamismo dos navios do Porto. Veremos nas páginas seguintes como o perfil da frota se foi adaptando a uma realidade nova, bastante diversa da que até aqui foi descrita. Se bem que naquele período uma parte dos armadores locais dedicados ao transporte permaneceu no activo mantendo mesmo, nalguns casos, um nível de negócios bastante assinalável, lateral à *carreira da Índia*, a estratégia mercantil e a conjuntura marítima internacional impuseram transformações profundas. Como ideia básica, podemos afirmar o seguinte:

- Empenhamento da frota mercante do Porto 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 da cidade assentará na exploração destes espaços. Os navios são instrumentos essenciais para a concretização dos planos dos seus mercadores. E é nessas rotas que os armadores irão apostar. As Ilhas mas, fundamentalmente, o Brasil, monopolizarão grande parte da movimentação dos navios disponíveis, registando-se o abandono de circuitos tradicionais de redistribuição como o flamengo e mediterrânico, deixados à exploração de outros agentes, nacionais, primeiro, e estrangeiros depois. Por outro lado, esta nova realidade implicará modificações no tipo de navios empregados e nas formas de propriedade dos mesmos, assuntos que debateremos adiante.

2. Navios e rotas no século XVI: alguns indicadores

A abrir este capítulo, vejamos um parecer (adaptado) produzido em 1550 pelo capitão Gregório Vizcaíno, vizinho de Portugalete, sobre a evolução dos navios no seu tempo, a propósito das dificuldades em encontrar carga para rentabilizar os grandes navios e as soluções para remediar eventuais problemas sentidos: " [...] 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"[1551]. O juízo deste homem do mar adequa-se à realidade conhecida em alguns portos portugueses em Quinhentos, nomeadamente no Porto. Este será um assunto recorrente a abordar nas próximas páginas.

O perfil da frota portuense traçado por Amélia Polónia resultou, em grande parte, da análise de quatro núcleos documentais que, como a autora refere, "foram reunidos [...] com intencionalidade e funções diversas, o que lhes confere limitações e potencialidades distintas no que se refere ao estudo desta matéria"[1552].

São os seguintes:

- Notícias dos ataques franceses à navegação nacional, reunidas e estudadas por Ana Maria Ferreira1553, localizadas entre 1508 e 1538;.

Importante indicador dos navios em trânsito, apresenta condicionalismos que se prendem com o "carácter aleatório dos ataques, por um lado, e pelos percursos preferenciais em que estes incidiam"[1554]. Nesta listagem, o Porto, por si só, surge em quatro lugar com 34 navios assaltados, atrás de Tavira (51), Vila do Conde (47) e Lisboa (37). Porém, se às presas portuenses somarmos os assaltos que afectaram embarcações de Vila Nova de Gaia, Matosinhos e Leça – indissociáveis dos interesses da cidade e dos seus mercadores/armadores[1555] – esse número passa a ser de 56.

[1551] "Memoria del capitán Gregorio Vizcayno, vecino de la villa de Portugalete sobre la falta de navíos que había en las costas de Vizcaia 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...*, citado, vol. II, p. 41.

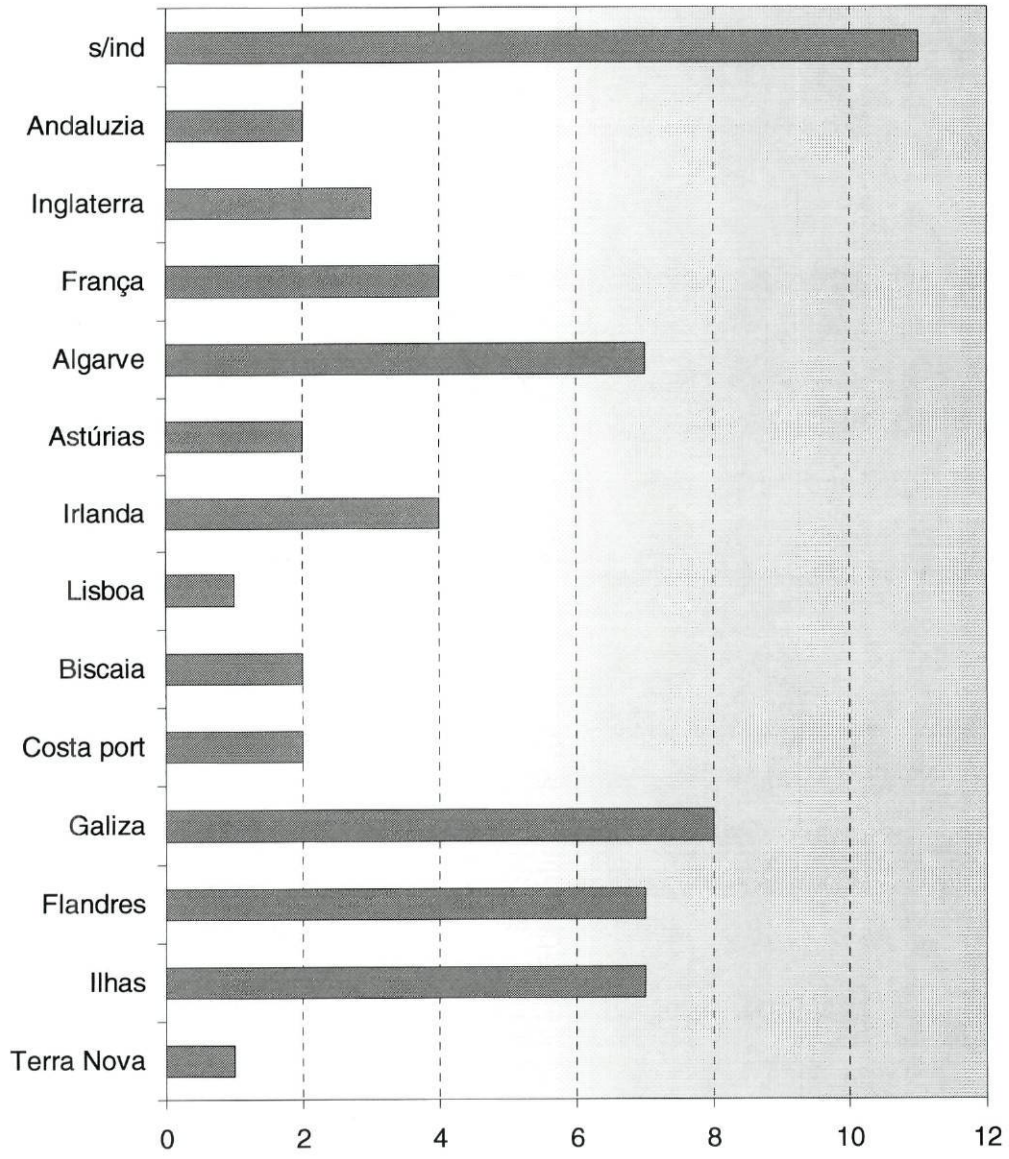
[1552] *O Porto nas navegações ultramarinas quinhentistas...*, citado, p. 30.

[1553] *Problemas marítimos entre Portugal e a França...*, citado.

[1554] POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, p. 30.

[1555] Neste tempo não há qualquer separação entre Vila Nova e o Porto em questões de estratégia da frota, tal como Matosinhos e Leça se tornaram, rapidamente, portos satélites da cidade, com funções complementares ao seu próprio movimento portuário (basta olhar para

Se por um lado estes números demonstram vitalidade da(s) frota(s), por outro é necessário detalhar as suas características e as rotas em que estão empenhados. Quanto ao primeiro elemento, não é possível avançar senão com hipóteses visto que a listagem das presas não avança com especificações. O registo das rotas percorridas ajudará a fundamentá-las.



Fonte: FERREIRA, Ana Maria - Problemas marítimos..., citado.

Gráfico 13 – Rotas dos navios do Porto assaltados (1508-1538)

Este gráfico suscita alguns comentários.

- Em primeiro lugar, uma certa continuidade relativamente à Idade Média no desempenho em algumas rotas, nomeadamente as que ligam o Porto às Ilhas

---

as viagens destes navios que têm como destino final o Porto), com armações conjuntas (é raro o navio destes portos onde não participem capitais da urbe) e tripulações mistas.

Britânicas e à Flandres. De certa forma isso representará alguma persistência na actividade transportadora por conta de outrem, exemplificada no transporte de materiais de construção naval da Irlanda para Lisboa.

- Em segundo lugar, e em parte decorrente do que se disse antes, os problemas com a pirataria francesa começam a provocar alterações no esquema de transporte desenvolvido até então pela cidade. Se, em finais da Idade Média ainda encontramos navios da cidade em trânsito frequente junto às costas francesas, logo nas primeiras décadas do século XVI os mercadores do Porto, embora ainda desempenhem um papel assinalável em certas praças – deste reino – começam a contratar negócios (especialmente relacionados com o abastecimento de cereais) e a usar meios de transporte estrangeiros, por exemplo, normandos, para levarem as mercadorias a Portugal[1556]. É que a situação vivida, em alguns casos, contribuía para desencorajar investimentos nesses percursos do Norte. Vejamos um exemplo concreto do ambiente que então se desenrolava: 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 pertencia todo com suas anquoras, aparelhos e amarras e cabres e conto de sua enxarcea a elles Pedr'Allvarez e Mellchior 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 companha 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 exarcea e mercadoria e fato e que os botaram com a companha no batell do dicto navio pera fora somente dous homens da companha que levaram elles franceses consigo [...]". Para tentar recuperar embarcação e carga nomearam procurador Sebastião Pires Cachas, mestre e piloto de Vila do Conde, homem experimentado nessa rota, para se deslocar a Le Croisic e negociar a devolução da presa[1557].

[1556] Ver exemplos desta evolução em BERNARD, Jacques – *Navires et gens de mer...*, citado, vol. II, p. 502, especialmente a nota 196.

[1557] Note-se que se trata de parceria de homens do mar – como outras que veremos aparecer adiante – e o recurso imediato a um homem de Vila do Conde, cuja comunidade

- Em terceiro lugar, uma certa concentração de meios nas rotas de cabotagem peninsulares: costa portuguesa, Galiza, Astúrias, Biscaia e Andaluzia; esse facto permite-nos pensar num primeiro abaixamento da tonelagem dos navios. Em quarto lugar, uma aposta notória nas ligações às Ilhas, mercados de referência na primeira metade do século e cujo significado ainda verificaremos mais pormenorizadamente. Em quinto e último lugar, é notória a ausência do Brasil nestes registos – embora se possa admitir que alguns navios assaltados daí tenham vindo – rota que dominará nos horizontes comerciais da cidade na segunda metade da centúria.

O segundo grande núcleo informativo explicita a presença de embarcações de vários portos nacionais na rota do noroeste europeu.

- Registo das avarias de Antuérpia, isto é, do pagamento de taxas à Casa da Nação Portuguesa daquela cidade flamenga, entre 1535-1551 e 1565-1570.

Embora se inscrevam alguns pontos de partida, esta fonte apresenta limitações pela exclusividade do destino final: a Flandres[1558]. Se no primeiro período ainda é bastante significativa a presença de embarcações do Porto (trinta e sete navios), confirmando dados de outras fontes que analisarei à frente, a quebra registada entre 1565 e 1568 (quando apenas cinco navios da cidade demandaram águas flamengas) é reveladora do investimento dos armadores da cidade noutros destinos (entenda-se, no Brasil e Ilhas), ficando a fase final do transporte a cargo de outras arqueações[1559]. Nos primeiros dias de Outubro de 1568 chegara ao Douro um navio carregado de açúcar e algodão do Brasil, por conta de Vicente Rodrigues e Manuel Esteves, dois destacados mercadores da cidade do Porto. Precisamente nessa altura, os mesmos mercadores tinham já à sua disposição, "surto no rio do Douro desta cidade avante os muros della", o navio *Santo António*, mestre Manuel Luís, morador em Vila do Conde, fretado "pera em boa ora hir do porto desta cidade há villa de Inves de Framdes com ha mercadoria d'açuqueres e alguodões que elles Vicente Rodriguez e Manuell Estevez lhe derem nesta cidade que sera toda haquella mercadoria que do dicto açuquere e allguodão ho dicto navio poder levar"[1560]. Portanto, aqui ou na Galiza, era prática corrente os mercadores da cidade baldearem as mercadorias do Brasil noutros navios no sentido da sua redistribuição.

---

marítima se movia com à-vontade nas rotas do NW europeu. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 7, fls. 72v-73v.

[1558] POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, p. 30.

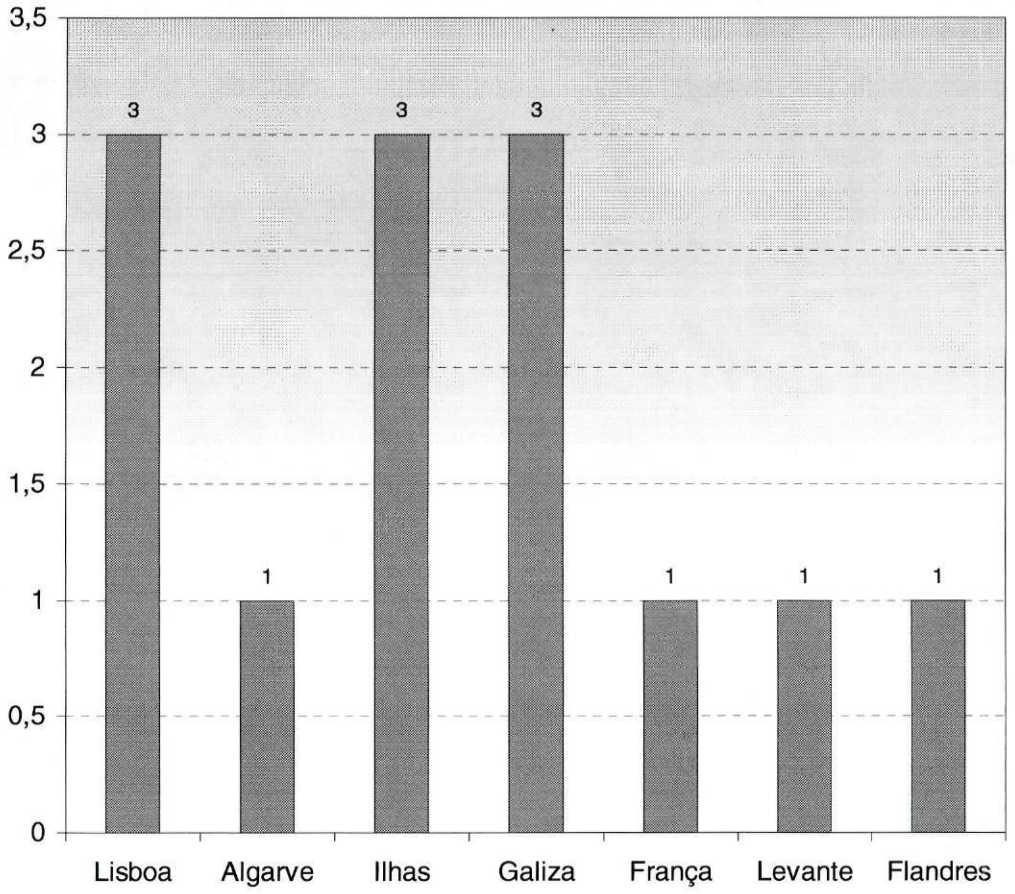
[1559] Cada vez mais entregue a navios de pavilhão flamengo, embora os navios vilacondenses continuem a arrecadar uma fatia importante nesse campo. Como se poderá ver no exemplo que aponto em seguida no corpo do texto.

[1560] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 26, fl. 160.

O terceiro grupo de informações tem sido dos mais utilizados pelos investigadores do fenómeno naval quinhentista.

- Censo naval de 1552

Trata-se de um documento de extrema importância pois contabiliza as existências de navios da cidade num momento concreto. Também se revela de difícil tratamento.



Fonte: AZEVEDO, Pedro de - A marinha mercante..., citado

Gráfico 14 – Rotas em 1552

Primeiramente, refira-se que a listagem só indica dezoito navios com registo no Porto (incluindo neles um de Vila Nova de Gaia), sendo de admitir alguma quebra relativamente aos anos anteriores. Porém, isso poder-se-á dever à consolidação plena do processo de complementaridade entre as frotas locais; do Porto com as frotas de Leça e de Matosinhos, estas em pleno crescimento, com cerca de sete dezenas de embarcações, em muitas das quais sabemos que participam capitais do Porto. Relativamente ao gráfico 14, diga-se ainda que em seis casos não é indicado o destino das embarcações estando estas no Douro à carga ou à espera dela. A

discrepância de números (diferença de um navio) deve-se ao facto de uma embarcação estar na Galiza e prepara-se para rumar a França.

Parece perfilar-se uma conjuntura de crise no transporte – e consequente secundarização da cidade como porto transportador já nesta altura – especialmente quando verificamos a acentuada quebra nos registos de navios que têm como destino a Flandres, a qual é também acompanhada no caso dos navios de Leça e de Matosinhos (apenas com dois casos indicados para esse destino). Podemos admitir que esta quebra não seja tão acentuada se considerarmos a possibilidade de esse percurso se fazer via Lisboa, tendo em conta a grande quantidade de viagens projectadas para esta cidade de onde sabemos ser possível partir com carga para aquela zona[1561]. Infelizmente, isso não pode ser confirmado pelos registos das avarias de Antuérpia, uma vez que há uma interrupção dos mesmos a partir de 1551.

De qualquer forma, penso que há fundamentos para se interpretar este quadro como de abatimento do transporte, confirmado, como veremos, pelos dados relativos ao panorama da marinha mercante da cidade em meados desta centúria.

Passamos, então, ao último indicador de peso da frota portuense do século XVI.

- Estado da força naval do reino nas vésperas da Armada Invencível, 1586.

Trata-se de um manuscrito do British Museum publicado por Rebelo da Silva1562.

Não indica os valores das frotas de Matosinhos e de Leça. Como elementos a salientar, o facto de o Porto ser dos poucos centros a registar um aumento do número de navios em actividade desde o censo de 1552[1563], pequeno elemento mas de algum interesse, em consonância com um aparente aumento da prosperidade dos mercadores do burgo, gerada no negócio internacional. 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[1564]. Quanto à composição da frota portuense, ela resume-se a sete navios e treze caravelas, realidade não confirmada pela documentação que compulsei.

[1561] Veremos adiante como o destino flamengo continua a perfilar-se nos horizontes marítimos portuenses da primeira metade do século com alguma expressão mas em termos absolutos parece que a quebra é inegável.

[1562] SILVA, J. A. Rebello da – *História de Portugal nos séculos XVII e XVIII*, tomo III. Lisboa: Imprensa Nacional, 1867, p. 211, citado por POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, p. 30, 35. Tal como esta investigadora afirma, esta é, de todas, a fonte menos fiável e cuja leitura deve ter esse carácter em consideração.

[1563] Vinte navios. Vila do Conde baixou de 45 para 19 e Aveiro de 70 para 26.

[1564] POLÓNIA, Amélia – *o. c.*, p. 35.

3. Outros indicadores sobre a frota da cidade

A par destes núcleos, há outros registos contendo indicadores de interesse para esta matéria, ajudando a preencher algumas lacunas dos que acabámos de rever, a complementar a informação por eles fornecida, a concretizar algumas ideias até agora avançadas e a equacionar outras propostas de trabalho. Deste modo, o plano de trabalho, a partir daqui, resulta, em grande parte, daquilo que tem sido observado em termos de factores evolutivos deste centro portuário, onde se interpenetram assuntos de ordem económica e social com influência directa na estrutura marítima do Porto, que importa clarificar, corporizando a essência desta tese.

Aproveitarei a apresentação e análise de algumas dessas peças documentais para individualizar navios e viagens por eles realizadas, uma vez que essa informação está disponibilizada, verificando, na prática, alguns comportamentos da frota. Porventura, esta será também uma forma de "dar vida" a alguns navios, avançar alguns subsídios para pequenas histórias de embarcações mercantes que, como afirma García-Baquero, "apesar do seu papel essencial para a cultura do Ocidente e, muito especialmente, para a história da sua expansão, não mereceram até agora mais do que simples olhadelas superficiais"[1565].

3.1. Em busca das origens: o perfil da frota quatrocentista

O primeiro caso a destacar inscreve-se no período anterior ao que aqui se vem analisando e já foi suficientemente explanado: trata-se da composição da frota no século XV. Embora provisória, essa descrição permite-nos perceber uma tendência bem clara do empenho dos armadores da cidade na formação de um mercado de transporte marítimo a partir do Porto que não se deverá alterar com a descoberta de novos dados.

Importa incluir também aqui uma nota relativa aos tipos náuticos durante o século XV. Uma nota que introduz um matiz em toda esta questão do perfil da frota. Algumas alterações na estratégia dos agentes marítimos poderão resultar da evolução e desenvolvimento dos modelos de navios. Desde o século XIV que os armadores do Porto deixaram de parte as *galés*. Todas as notícias à actividade comercial marítima deixam de mencionar estes navios. Apenas o rei as mantém como força militar naval interveniente nos conflitos com o vizinho castelhano no

---

[1565] GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio – *Cadiz y el Atlántico (1717-1778)*, vol. I. Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz, 1988, p. 229-230, ideia retomada pelo mesmo autor em *La* carrera de Índias, *histoire du commerce hispano-américain (XVI^e^-XVIII^e^ siècles)*. Paris: Éditions Desjonqueres, 1997, p. 113-114.

último quartel desta centúria[1566]. Mas mesmo estas embarcações, a abrir o século XV, são praticamente uma recordação no Porto. Por outro lado, mais para diante, também a volumosa nave medieval, o grande cargueiro de arquitectura arcaica, de tipo *coca*, com duas ou três cobertas, perderá terreno. Em grande parte devido à alteração/diminuição da oferta de carga em diversas regiões económicas da Europa (decorrentes de crises conjunturais) e à concorrência entre as frotas, as embarcações estarão sujeitas a um processo de transformação. A um processo de transformação que tem em vista a "agilização" do navio, a adaptação da tonelagem às mercadorias em circulação, de que resultará a *nau* e o *navio* de transporte, mais ligeiros (comparativamente às grandes tonelagens do século XIV, embora a descida para as 50/100 toneladas não seja regra senão na última fase da centúria como se pode comprovar pelo movimento de navios nacionais nos portos ingleses em Quatrocentos[1567]), mais eficazes em viagem no mar alto[1568]. Isso não significa perda para a actividade transportadora. Pelo contrário. A eficácia deste tipo de navios será posta em evidência na frequência com que eles participam, um pouco por toda a costa europeia, em diferentes jornadas comerciais.

É a época das viagens regulares à Flandres, Inglaterra, Valência e Génova, do grande circuito Mar do Norte-Mediterrâneo em naus. Em naus, ao que parece, de um só armador, de tonelagem elevada, servindo os interesses de uma comunidade mercantil ligada aos destinos políticos da cidade. Esta questão das formas de armação de navios é ainda assunto grandemente desconhecido para esta época. Durante grande parte do século XV, documentos de diferente origem dão a entender que os navios eram propriedade de um só armador. Alguns deles, figuras poderosas tanto no seio do aparelho mercantil/político da cidade como no panorama social do reino, possuíam mais do que uma embarcação[1569]. Uma dúvida que permanecerá

[1566] E, neste campo, o Porto tem ainda como figura emblemática da história da cidade, em finais dessa centúria, o célebre "Sá das Galés", João Rodrigues de Sá, alcaide-mor da cidade, tantas vezes exaltado por Fernão Lopes pelos seus feitos militares.

[1567] Até finais do século XV aportam a Southampton, Londres, Yarmouth e outros ancoradouros britânicos navios com mais de 200 toneladas de carga, alguns deles classificados como *carracas*, anunciando novos modelos. Ver 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.

[1568] Para uma visão geral desta evolução, consultar, com proveito, BERNARD, Jacques – *Navires et gens de mer à Bordeaux*..., citado, vol. I, p. 219 e seguintes (capítulo "Le navire"). Particularmente importantes as páginas 312-317 concernentes à evolução das tonelagens para números mais modestos, leia-se, realistas, em função das novas condições do comércio internacional.

[1569] O 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*..., citado, p. 211. Há muitos mais casos de referência a propriedade unipessoal dos navios.

até finais de Quatrocentos, quando surgem as primeiras (embora explicitamente muito escassas) referências às parcerias de exploração dos navios. Mas trata-se de referências ambíguas que fazem crer que os senhorios eram uma espécie de consignatários da embarcação, prestando contas ao dono dela. Um desses casos diz respeito à nau do prior de Ancede: " [...] Item os R mil XXVI reaes que recebeo *dos senhorios* da naao do prior de Ansede dos LXI mil e XX (?) reaes que tinha recebidos do meo frete da dicta naao porque os XXI mil RIIII reaes ouveram os marinheiros *per ordenaçam do dito senhor* [...] "[1570]. Creio que é pertinente levantar este problema, mais complicado a partir dos últimos anos do século XV, dado o facto de, no século XVI, também nos aparecerem menções a navios de um senhorio quando, na realidade, quase nunca o são. Os tempos haviam mudado, 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 das razões que impõem novos modelos de armação de navios. A questão da propriedade dos navios, da relação entre os agentes comerciais do Porto e a aquisição de meios para desenvolvimento das suas operações ultramarinas, é matéria que explica algumas opções neste domínio. Trata-se de um assunto ainda, em grande parte, por estudar, e acerca do qual terei oportunidade de fazer algumas observações ainda nesta parte deste estudo.

De qualquer forma, e adiantando matéria a desenvolver, apercebemo-nos de dois posicionamentos que se começam a perfilar no mundo marítimo do Porto entre finais da Idade Média e o século XVI: um, o abrandamento do investimento no transporte; outro, alterações profundas na propriedade das embarcações.

3.2. Rol dos navios da cidade em 1520

Sem dar informações sobre as rotas a percorrer surge-nos o segundo elemento informativo, um documento contendo uma listagem de navios da cidade. Já tive ocasião de o citar. "Perdido" entre a confusão das *Gavetas*, o *Rol dos navios que ha na cidade do Porto, Sam Johão da Foz e Maçarelos*, apresenta-nos uma "radiografia" da frota portuense, datada de 1520[1571].

Não sabemos quais os critérios que orientaram a elaboração desta listagem nem os motivos porque foi efectuada. Tal como aconteceu em 1552 e 1586, exemplos que já

[1570] 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.

[1571] TT – *Gavetas*, gaveta 15, maço 14, doc. 13. Data atribuída por quem o copiou. Apesar de não mencionada(s) no título, deve incluir os navios de Miragaia – e também de Vila Nova.

acompanhámos, e 1558-1559, que iremos ver a seguir, será lícito pensarmos num inquérito efectuado com vista à protecção dos navios em condições de navegar ou tendo em vista alguma requisição específica da coroa portuguesa.

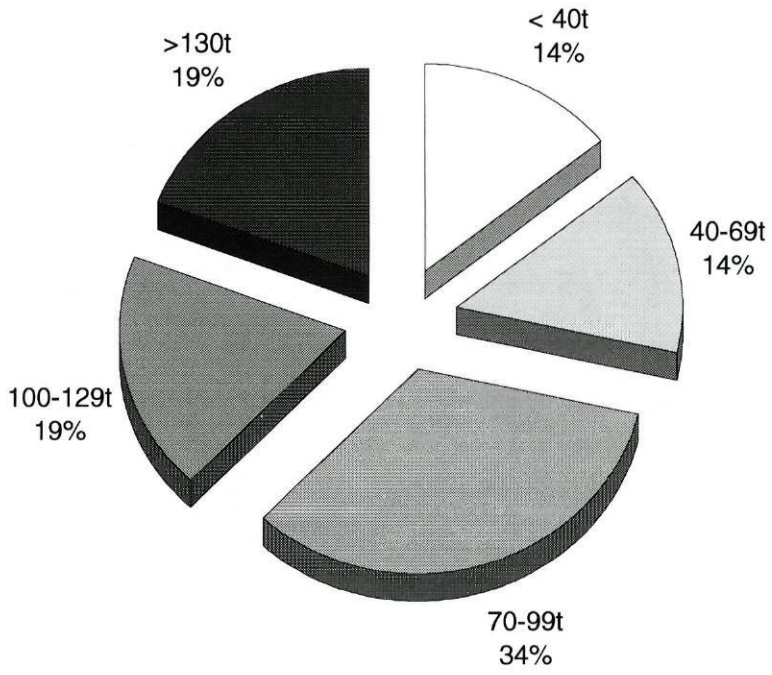
A partir desta listagem tentaremos verificar como se escalonava a frota da cidade nesta altura, centrando a análise no tipo de embarcações e sua tonelagem, procurando com isso descortinar a evolução da mesma no início do século XVI.

A estrutura do documento é simples: divide os diferentes vasos em duas categorias, *navios* e *caravelas*, dentro das quais distingue entre *latinos* e *redondos*. Ou seja, confirmando-se tratar-se de um documento de 1520, nessa data havia no Porto caravelas redondas, navios que conhecemos na cidade nos últimos anos de Quinhentos frequentando a rota do Brasil e trazendo carga na ordem das 90 e mais toneladas. Portanto, consegue-se recuar bastante a cronologia da existência deste tipo de navios na cidade, tal como os restantes, construídos nos seus estaleiros.

Além dos modelos, este rol regista a tonelagem de cada um deles e informa-nos sobre o armamento de alguns, preocupação na ordem do dia ao longo do século XVI.

Regista-se, desde logo, um equilíbrio entre navios redondos (em número de 10) e latinos (11), facto que, de alguma forma, poderá ser explicado pelos circuitos desenvolvidos preferencialmente nesta época, sabendo-se, por outro lado, que o aparelho das embarcações era alterado conforme as exigências, conhecidas, das rotas que se pretendia seguir. Conforme já observámos neste estudo, os mestres metiam pano redondo quando se rumavam ao arquipélago de S. Tomé e Príncipe.

Ainda quanto a estes números, e relativamente a esta importante questão do aparelho dos barcos, refira-se que há três caravelas incluídas no grupo dos navios redondos. Destaque-se, por sua vez, o facto de, entre os latinos apenas haver uma caravela. Os restantes dez são classificados como *navios*.



Fonte: TT - Gavetas, 15, 14, 13

Gráfico 15 – Tonelagens dos navios do Porto (1520)

O gráfico apresentado revela uma maior incidência das tonelagens dos navios da cidade, nos intervalos entre as 70 e as mais de 130 toneladas, anunciando uma tendência que será regra ao longo da centúria e apresentando alguma similitude com as tonelagens do já referido inquérito de 1552. Isto sem esquecer que, para além destes, haveria em circulação um contingente de pequenas embarcações que, em termos de funções comerciais, assegurariam rotas de cabotagem de pequeno raio, essenciais, no entanto, para a economia marítima da urbe.

Não há nenhuma embarcação acima das 150 toneladas embora, com esse valor, estejam registadas quatro. No campo oposto, registe-se o facto de haver uma escassa representação de navios de baixa tonelagem, apenas três. Parece ser significativo o facto de três navios latinos deslocarem 120 toneladas, havendo mais dois de 80 toneladas e outros quatro de 70.

Tendo em conta estes valores, mais o facto de oito navios se situarem acima das 100 toneladas, podemos considerar estas tonelagens como médias/altas para a cidade, de acordo com aquilo que foi afirmado em cima.

Quanto às caravelas, em número de quatro, distribuem-se da seguinte forma: uma de 70 toneladas (a única especificamente referida como *latina*), outra entre 40 e 50 e duas de trinta toneladas.

Embora a documentação raramente nos dê informações sobre o aparelho dos navios da cidade, é provável que este escalonamento se deva, tal como foi dito, à

participação em rotas específicas, as quais requereriam navios com estas especificações.

Relativamente ao século XV (e, mesmo, em relação ao período que se estende até meados do século XVI) nota-se um abaixamento das tonelagens no respeitante aos navios mais volumosos que se limitam, como foi visto, às 150 toneladas. Esta situação poderá reflectir uma conjuntura de alguma indefinição nos negócios marítimos da cidade confirmando, de certa forma, impressões registadas noutra documentação local. Ainda assim, e considerando os valores acima verificados, podemos aceitar que uma parte da frota portuense continuava a dedicar-se a uma actividade transportadora que tinha raízes na Idade Média.

Quanto à artilharia, este rol de navios confirma uma tendência apenas contrariada em diversos casos pontuais que teremos ocasião de acompanhar e destacar: as embarcações estavam escassamente armadas. Dos quatro de 150 toneladas, "hum deles tras oito peças d'artelharia e nove berços e outro tras dous ou tres berços". Dos navios de 120 toneladas, apenas "hũu deles [anda] bem artilhado". E nada mais. Portanto, em 21 vasos somente três estão equipadas com artilharia. De algum modo, este quadro valida o abrandamento do tráfego pois, em situação normal, mesmo com os protestos dos armadores e mestres, os navios, quando frequentavam circuitos considerados perigosos (casos da rota da Flandres e Terra Nova), integravam algum armamento[1572].

3.3. Navios artilhados prontos a sair da cidade (1558-1559)

No seguimento de mandados régios sobre a obrigatoriedade de os navios com mais de 50 toneladas serem equipados com artilharia, fez-se no Porto uma vistoria às embarcações preparadas para sair da cidade. Os assaltos franceses haviam recomeçado e recrudescera a ameaça à navegação portuguesa para o Ponente. Dessas resultou um "livro do despacho das naos e navios que forem desta cidade que ham de hir armados"[1573]. Para além da correspondência sobre o assunto enviada à cidade durante o ano de 1557 (constituindo um processo com treslados de cartas escritas desde 1552) este livro contém a descrição das visitas aos navios efectuadas entre 24 de Janeiro de 1558 e 13 de Maio de 1559, no entanto com

---

[1572] Mesmo antes das ordens régias de meados do século. Recordemos que os problemas com os franceses são uma realidade constante durante a primeira metade desta centúria. Por outro lado, isto servirá para confirmar a datação atribuída ao documento, visto que naquela altura será aprovada legislação régia impondo armamento aos navios com mais de 50 toneladas. Veremos isso de imediato.

[1573] AHMP – liv. 422.

alguns hiatos. Trata-se do segundo documento complementar (aos anteriormente citados) que gostaria de destacar.

Um primeiro conjunto de visitas decorreu entre a 24 de Janeiro e 13 de Maio de 1558. Numa segunda fase, visitaram-se navios entre 6 e 21 de Julho desse mesmo ano. Em seguida, as visitas foram interrompidas sendo apenas retomadas em 2 de Abril de 1559 e decorrendo até 13 de Maio desse ano. Não há mais documentação idêntica.

Considerando os períodos do ano em que elas decorreram, os hiatos nos registos dificilmente poderão ser atribuídos a uma qualquer interrupção do movimento portuário, ideia que é reforçada pela listagem retirada de outras fontes que apresentarei na sequência da análise deste documento.

As instruções régias regulamentando a quantidade de artilharia a meter nos navios conforme a sua tonelagem, carga e destino previsto, bem como a necessidade de visitar as embarcações para o comprovar, foram enviadas ao corregedor da comarca do Porto, funcionário encarregado de lhes dar seguimento.

A provisão, devidamente registada pelo escrivão da comarca, foi apregoada nos lugares públicos da cidade, em especial 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 prezente 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"[1574]. Junto ao rio, junto aos navios, com a certeza de a provisão chegar aos mais directamente interessados nela.

A visita ao navio era indispensável. Primeiramente, o mestre apresentava-se junto do corregedor, identificava o navio que comandava, comunicava-lhe as suas características, a carga que tinha metida a bordo e o lugar para onde estava fretado. Em seguida, o corregedor enviava ao navio o escrivão, que era acompanhado por gente capaz de comprovar a tonelagem da embarcação. Sabemos que este foi acompanhado por carpinteiros da ribeira, pelo arqueador local dos navios e pelo "carregador dos navios do rei" na cidade. Em poder dos resultados dessa vistoria, o corregedor ordenava ou recusava o despacho da embarcação. Não consta, nesta listagem, que algum dos mestres tenha visto negada essa licença. Os navios, ou não alcançavam as 50 toneladas ou, excedendo-as, levavam armamento considerado suficiente.

[1574] AHMP – liv. 422, fls. 11-11v.

Analisando-se o documento, fica-se com a ideia de que esta seria uma prática a continuar. Infelizmente, tal não viria a acontecer, perdendo-se a oportunidade de termos acesso a uma fonte tão útil para o conhecimento do perfil da frota da cidade, dos navios de foram usados pelos mercadores locais e do movimento do porto[1575]. Foram vistoriadas dezanove embarcações. Voltemos a olhar para um quadro já anteriormente aqui apresentado, embora por outros propósitos e com outras variáveis a considerar, nomeadamente os locais de ancoragem das 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
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

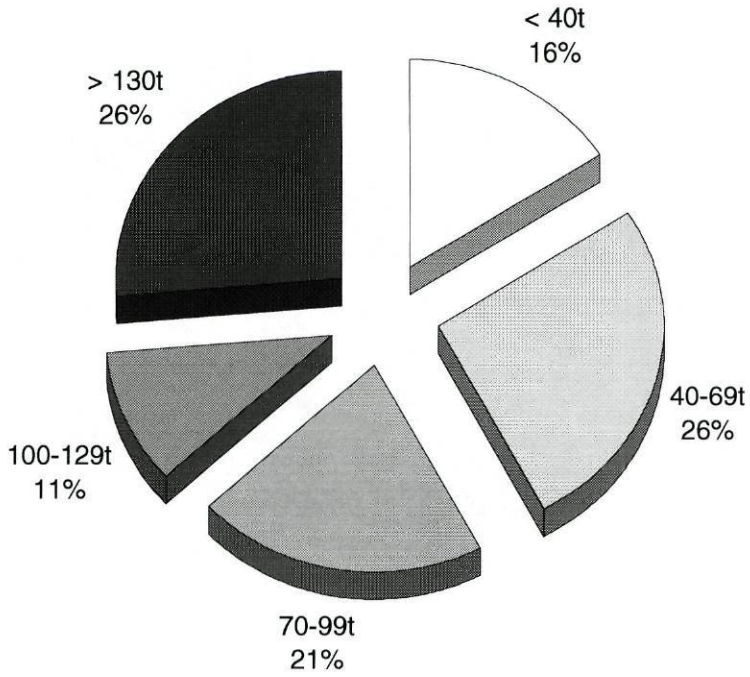
Fonte: AHMP – nº 422

Quadro 18 – Navios preparados para partir do Porto (1558-1559)

Guardando mais comentários sobre a composição da frota para a abordagem das rotas seguidas pelos navios, recapitulemos: três navios, cinco caravelas, dez naus e um galeão. O destaque vai para este último modelo, ainda uma novidade relativa nos meios marítimos portugueses, que faz a sua aparição na frota da cidade do Porto.

[1575] Se bem que com outra finalidade, haveria registos idênticos que também nos são hoje desconhecidos. Por exemplo, algumas vezes fala-se nos livros da descarga das barcas que vinham de Lisboa. Como esses, haveria outros da descarga das restantes embarcações. Não conhecemos nenhuns.

As tonelagens estavam distribuídas da seguinte forma:



Fonte: AHMP - nº 422

Gráfico 16 – Tonelagens (1558-1559)

Comparando este gráfico com o das tonelagens dos navios em 1520, as únicas diferenças significativas encontram-se no aumento da percentagem de embarcações com tonelagem superior a 130 toneladas (26% aqui, 19% no anterior), aumento nas tonelagens entre as 40 e as 69 toneladas e numa diminuição das existentes no intervalo compreendido entre as 70 e as 99 toneladas que passou para 21% enquanto em 1520 era de 34%. No entanto, como estamos a trabalhar com um universo bastante limitado (19 e 21 navios), qualquer variação pode alterar significativamente os resultados finais[1576]. De qualquer forma, notar, mais uma vez, a tendência para as tonelagens média-alta (repete-se, para os níveis observados localmente ao longo do século XVI) nas preferências dos armadores do Porto. Refira-se, ainda, que há cinco embarcações com mais de 130 toneladas e, entre estas, um navio com 170, cifra não atingida na listagem de 1520.

As quebras nos registos não nos permitem ter certezas quanto à dimensão da frota neste tempo. Provavelmente os seus efectivos vinham a decair (ou, pelo menos, encontravam-se estagnados) desde o início do século, não se encontrando na documentação incentivos económicos expressivos que estimulassem o seu

[1576] Em 1552 integravam-se neste grupo 7 navios. Em 1558-1559 estavam três preparados para sair da cidade.

crescimento. Deste modo, os donos dos navios em circulação, tentam encontrar no transporte algumas formas de compensação do investimento. Ou então, apostar noutras rotas. Assim, os valores das tonelagens verificados são ainda, de certa maneira, determinados por este contexto de indefinição dos rumos marítimos da cidade.

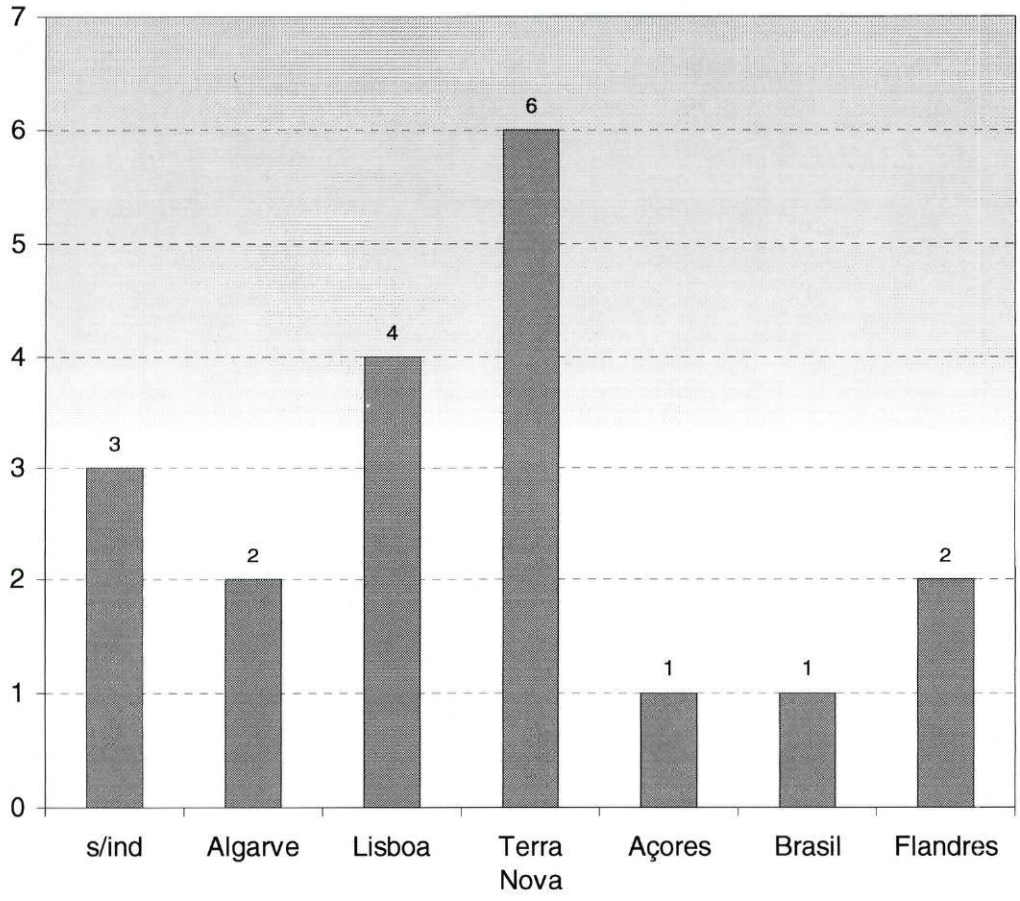
A análise do documento confirma algumas ideias antes avançadas. Por exemplo, estes agentes marítimos procuram manter-se em actividade como transportadores de mercadorias para o rei, no contexto do abastecimento das armadas que partem para o Oriente e eventualmente de outros projectos régios, tal como dá a entender a documentação compulsada. Como vimos na primeira parte deste estudo, a cidade do Porto e o seu termo foram chamados a participar no processo expansionista delineado pela coroa. Não conhecemos o verdadeiro alcance desta intervenção. Nem as suas consequências. Penso que existem elementos suficientes para perspectivar melhor a dinâmica das relações entre a cidade e o poder central determinada pelos negócios ultramarinos.

Independementemente da época em que nos situamos há uma hipótese sedutora, que pode ser formulada a partir de uma proposta de trabalho avançada por Leonor Freire Costa. O transporte para o rei pode ser sinal de dificuldade: é, no fundo, aceitar um frete mais barato (o rei paga tarde e mal), fazendo dele uma alternativa à fraca prestação da economia marítima da cidade neste período[1577].

Este rol de navios contribui com algumas achegas interessantes sobre a referida matéria, que importa desenvolver, complementando-os com o estudo de outra documentação.

Comecemos por verificar as rotas a seguir por estes navios.

[1577] Sobre os baixos preços de fretes pagos pelo rei ver COSTA, Leonor Freire – *Naus e galeões na ribeira de Lisboa*..., citado, p. 295. Não estou ainda a pensar na participação, escassa, e que ainda referirei, da participação de navios do Porto na rota oriental.



Fonte: AHMP - nº 422

Gráfico 17 – Rotas em 1558-1559

Primeira constatação: ausência de circuitos de cabotagem[1578], o que se poderá explicar pelo alcance do documento, que abrange apenas os navios mais volumosos e viagens consideradas de maior risco, dispensando a consulta das numerosas embarcações de pequeno porte, mais activamente envolvidas nesse trânsito[1579].

Segunda constatação: investimento numa rota de risco, a da Terra Nova do bacalhau. Sobre este assunto impõe-se um discurso um pouco mais alargado.

As notícias de navios do Porto preparados para seguir rumo a Lisboa ou Setúbal a carregar sal e daí para a Terra Nova, para além de outras datadas do último quartel da centúria, sugerem um envolvimento nesta faina que tem sido muito pouco explorado pela investigação.

[1578] Com excepção do Algarve, embora se trate de um circuito que perspectiva outras ligações, nomeadamente à Andaluzia e à Flandres.

[1579] Apesar de tudo, aceito isto com algumas reservas. Há, neste documento, visitas a navios muito pequenos, por exemplo, a caravelas com menos de trinta toneladas.

A participação neste circuito é bastante exigente: os navios devem ser volumosos[1580], é preciso meter a bordo uma equipagem mais numerosa do que o costume (provavelmente mais bem paga, pois os homens servem tanto na pescaria como na defesa do navio, e durante mais tempo dado que as viagens duram vários meses) e maior quantidade de provisões para a alimentar; é necessário gastar dinheiro nos equipamentos de pesca e em sal para manter o peixe conservado durante a campanha e, não menos importante, é requerido um armamento superior para defesa da embarcação. Sabendo-se da verdadeira guerra travada pelos armadores guipuzcoanos, bascos, franceses e, mais tarde, ingleses, pelo controlo dos bancos bacalhoeiros, a participação portuense (que se alterará, como veremos, nas últimas décadas da centúria) representa, verdadeiramente, um investimento arriscado, embora as receitas conhecidas para o último quarto de século, pareçam fazer dela uma actividade compensatória. 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.

É importante perceber neste contexto mais uma faceta da integração do Porto nos ritmos que pautam a vida económica de certas zonas costeiras da Península Ibérica. Ao longo desta dissertação, tenho vindo a insistir na vitalidade e significado da ligação estabelecida, a vários níveis desde a Idade Média, entre a economia marítima do Porto e a sua congénere da zona cantábrica, perceptível em diversas formas de complementaridade estabelecidas entre ambas as regiões. A pescaria da Terra Nova constitui mais um elemento desse conjunto. O estilo da actividade, o seu ritmo, tipo de financiamento, meios empregados e, mesmo, a participação simultânea, ilustram, a este propósito, a profundidade dessa aproximação. Em estudos recentes, Michael Barkham e Gérard Le Bouëdec descrevem pormenorizadamente o desenvolvimento das pescas do País Basco e da Bretanha no início da Época Moderna, analisando os diferentes sectores e as formas do seu desenvolvimento[1581]. A pesca do bacalhau, componente essencial da pesca de altura (juntamente com a da baleia), representa um importante factor económico, explorado não pelo pequeno pescador de barco e rede, incapaz de arcar com as despesas de uma organização complexa como era a armação para a Terra

---

[1580] No total da primeira metade do século, quadro 18, a cidade mobilizou para essa rota cinco naus, um galeão e um navio grande.

[1581] BARKHAM, Michael – *La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Media: ¿una edad de oro?*, in "Itsas. Memoria"..., citado, vol. III (*La pesca en el Pais Vasco*), 1996, p. 29-75. LE BOUEDEC, Gérard – *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)* ..., citado, p. 7-12, 27-30.

Nova[1582], mas sim pelo grande mercador, em parcerias organizadas, com aplicação de investimentos avultados. Desenvolvida entre os anos vinte e trinta do século XVI, o movimento conhece acentuada acelaração desde 1550, altura em que 50 portos bretões estão envolvidos nesta empresa[1583].

A partir de 1559 abriu-se um período de grande prosperidade para a pesca do bacalhau, com a assinatura das pazes entre a Espanha e a França, situação que colocou fim à rivalidade entre os dois reinos e permitiu um período de calma no Atlântico[1584]. Como se pode ver no documento que tenho vindo a analisar, logo em 1558, os portuenses estão a armar para o bacalhau, decerto informados da possível estabilidade que já então se viveria nesse espaço.

As embarcações usadas no País Basco variavam entre as 50 e as 200 toneladas. No Porto, eram usados para este efeito os navios mais volumosos, as naus, entre as 80 e as 170 toneladas. O galeão *Espírito Santo*, de 130 toneladas, também participa. Os biscainhos metiam, em média, quinze tripulantes por cada 100 toneladas. Os do Porto, curiosamente, subiam um pouco este valor, oscilando entre os 16 "homens de peleja" da nau *S. Pedro*, de 80 toneladas[1585], e os 30 do galeão *Espírito Santo*. Como anteriormente foi dito, para esta rota era indispensável ter o navio bem armado.

Contrariamente ao que pensava Pedro de Azevedo, e confirmando práticas detectadas por Selma Barkham Huxley[1586] na Biscaia, havia um especial cuidado no armamento das embarcações destinadas à pescaria do bacalhau[1587]. O navio era

---

[1582] Topónimo utilizado, no século XVI, "para designar não somente a ilha de Terra Nova (Newfoundland) mas toda a actual costa atlântica canadense entre aproximadamente 45° e 52° 30' norte, ou seja, desde a Nova Escócia até ao sul do Labrador, uma extensão de cerca de 2 000 kilómetros". BARKHAM, Michael – *o. c.*, p. 31.

[1583] LE BOUEDEC, Gérard – *Activités maritimes...*, citado, p. 7.

[1584] Idem – *o. c.*, p. 57. É a época dos conflitos entre Francisco I (e seu sucessor Henrique II) e Carlos V, como se sabe, com uma extensão para Portugal, com todos os problemas marítimos daí resultantes (aliás, a motivação para este documento, como já foi dito, é ainda devida às ameaças colocadas à navegação portuguesa pelos corsários franceses). Com vários episódios desde os anos vinte do século XVI, a guerra foi particularmente violenta entre 1551 e 1555, motivando intervenções de corsários na Terra Nova, das quais resultaram capturas importantes, sobretudo por parte de embarcações dos portos de S. Sebastián, Fonterrabía, Pasages de S. Juan, Deva, Orio, Zumaya, Motrico, entre outros, reagindo à presença de navios franceses. Sobre este assunto ver TELLECHEA IDÍGORAS, J. Ignacio – *Corsarios guipuzcoanos en Terra Nova, 1552-1555*. Donostia-S. Sebastián: Fundación Kutxa, 1999.

[1585] A nau *Santa Maria das Neves*, também de 80 toneladas, levava 25 homens a bordo.

[1586] Veja-se, desta investigadora a síntese *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..., citado, p. 175-181.

[1587] AZEVEDO, Pedro de – *A marinha mercante...*, citado, p. 243; [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*,

equipado tanto com peças de artilharia como com as tradicionais bestas, piques e lanças, talvez mais eficazes do que as primeiras uma vez que o essencial do combate naval, nesta altura, ainda continuava a ser o "corpo-a-corpo" proporcionado pela abordagem[1588]. Daí, por exemplo, a importância atribuída às xaretas na arquitectura do navio. A situação só se começaria a alterar com a proliferação de galeões, modelos de navios mais adequados a receber artilharia pesada e a obter melhores resultados do seu uso[1589]. Como acabámos de ver, os empresários de pesca do Porto chegavam a enviar galeões para a Terra Nova. A título de exemplo, ouçamos a declaração do mestre da nau *Conceição* sobre as armas que levava: depois de dizer que os homens iam no navio "bem dispostos para pelejar", afirmou que 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 de guerra"[1590]. 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

---

edited by G. M. Story (St. John's: Memorial University of Newfoundland, 1982, p. 53-56, também citado por 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, estudo este no qual se podem colher indicações úteis sobre a participação de vários portos portugueses na pesca do bacalhau durante o século XVI.

[1588] Para além de, em termos de eficácia, a artilharia naval ainda estar a dar os primeiros passos, (só neste século começaram a surgir armas capazes de afundar navios), para muitos homens de mar de finais da Idade Média e do princípio da Idade Moderna, "o objectivo de uma batalha era capturar o navio inimigo, não afundá-lo, sempre que possível. Um navio capturado podia representar 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.

[1589] Sobre este assunto, ver a profunda análise de GLETE, Jan – *Warfare at sea, 1500-1650...*, citado, p. 21-35; apesar de considerar os grandes progressos desenvolvidos nesta matéria durante o século XVI (muitos deles devidos à acção dos portugueses), nomeadamente no campo da produção de canhões, da utilização de diferentes tipos de pólvora (combinados com o modelo de peça utilizado podiam melhor o alcance das armas), do desenvolvimento do galeão como navio mais adequado a integrar artilharia moderna e a, verdadeiramente, causar estragos com ela, pensa que se levantavam muitos obstáculos (por exemplo, na dificuldade de harmonização dos calibres das armas, no balançar da opção entre canhões de bronze ou de ferro, etc.) ao seu eficaz aproveitamento e nota que, já com o século XVII muito avançado, a preferência de muitos comandos navais (mesmo os mais "modernos", como os holandeses) recaía na abordagem. Veja-se também, sobre a mesma questão da adopção do galeão, o estudo de RODGER, N. A. M. – *The new Atlantic: naval warfare in the sixteenth century*, in *War at sea in The Middle Ages and Renaissance...*, citado, p. 245-246.

[1590] AHMP – liv. 422, fl. 18.

dispostos a lutar por ele"[1591]. Os do Porto que iam para a Terra Nova parece que estavam dispostos a fazê-lo.

As expedições bacalhoeiras, normalmente, "duravam de Março/Abril até Agosto/Setembro dado que o bacalhau migrava, encontrando-se mais próximo das zonas costeiras de Maio em diante"[1592]. Estes ritmos coincidem com as cronologias de partida das embarcações portuenses constantes neste documento. "Se os armadores não tivessem comprado as importantes quantidade de sal necessária 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 elaborava na costa basca, e igualmente 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"[1593]. Sabemos como o sal destas regiões tem particular aptidão para uso na conservação do bacalhau e, em parte, isso explicará um movimento constante de barcas do Porto, Matosinhos e Leça a fazer estes circuitos.

Apesar da cidade ser um dos mais importantes centros distribuidores de sal do NW português[1594], os navios bacalhoeiros do Porto, nesta altura, preferiam fazer a viagem a estes mesmos portos de Lisboa e Setúbal a carregar o sal necessário. Mesmo porque, conjunturalmente, podia acontecer que não existissem nos armazéns da Lada ou Fonte d'Ourina quantidades de sal suficientes para satisfazer toda a procura. Uma das explicações para este comportamento dos agentes marítimos da cidade poderá estar no facto de se saber da presença das embarcações bascas naqueles lugares, aproveitando para navegar com elas em conserva, portanto mais protegidas e juntando esforços, até aos bancos bacalhoeiros do norte.

Este périplo inicial aos mercados do sal meridionais não representava uma simples perda de tempo. Os mareantes aproveitavam a viagem, tal como os bascos faziam com o ferro, para levar cargas da cidade para Lisboa, conseguindo assim dinheiro adicional para custear as despesas com a expedição. Além disso, beneficiavam da

---

[1591] RODGER, N. A. M. – *o. c.*, p. 237.

[1592] BARKHAM, Michael – *o. c.*, p. 59-60.

[1593] Idem – *o. c.*, p. 60. Juntamente com Aveiro, qualquer um destes centros tem uma grande expressão na cabotagem do Porto.

[1594] E deveremos atribuir algum significado ao facto de a documentação atribuir algum relevo aos navios com sal da Andaluzia, relacionando este movimento com o da frota bacalhoeira uma vez que o sal de Sanlúcar "não tinha rival para a salga do bacalhau". BRAUDEL, Fernand – *O Mediterrâneo...*, citado, vol. I, p. 99.

estadia nesse porto para finalizar os preparativos da viagem, contratando mais alguns marinheiros e completando o armamento e as provisões de pólvora, bem como despertando o interesse de outros investidores.

Terceira constatação: a importância de Lisboa no âmbito das linhas de comércio do Porto. Tal como vimos agora mesmo, para abastecimento de sal à frota bacalhoeira[1595]. Mas essa razão está longe de explicar esta atracção. Lisboa, como já foi dito, representa um amplo mercado de oferta de mercadorias e de negócios de transporte. Seja devido ao facto de se tratar do principal porto de chegada da *carreira da Índia*, funcionando como entreposto das mercadorias trazidas pelos navios da carreira que é necessário levar a outras praças, seja como centro de negócios de carácter internacional implicando a contratação de navios requeridos para os concretizar, seja como ponto de partida de variadíssimas rotas para os mais diversos quadrantes, a cidade do Tejo nunca poderia ser ignorada por todos aqueles que exploravam meios de transporte marítimo. Mas Lisboa poderá, apesar de tudo, ser também uma incógnita, sobretudo num período de contracção como o que se vive e é vivamente descrito por Romero Magalhães[1596].

Das quatro viagens previstas para aí, apenas uma parece ter esse porto como destino final – e mesmo isso não é totalmente definitivo. As restantes três, conforme as declarações dos responsáveis pelas embarcações destinam-se explicitamente a entrar frete para algum lado. Isso explica que os familiares das gentes embarcadas, por vezes, nem sequer saibam por onde andam os seus parentes. Uma destas situações foi vivida por um navio constante nesta listagem, a nau *Jesus*, que, na sua última viagem, por volta de 1565, obrigou a grandes movimentações de todos quantos nela estavam interessados, pensando-se, inicialmente, que tinha ido ao Brasil quando, afinal de contas, tinha sido fretada em Lisboa para o Mediterrâneo, a carregar de alúmen a Civita Vecchia e, em seguida, levá-lo à Flandres[1597].

Este comportamento remete-nos para uma quarta constatação: a aparentemente reduzida participação dos navios do Porto nos ambientes marítimos da Flandres. No

---

[1595] Importa dizer que não havia especificamente uma frota bacalhoeira. Ao longo da sua vida útil, o navio era utilizado num leque variado de funções dependendo do frete contratado. Veja-se o quadro síntese dos navios do Porto apresentado no final desta parte do estudo onde se constata que diversos navios tanto iam ao Brasil como às Ilhas, Flandres ou Terra Nova.

[1596] 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.

[1597] Onde nunca chegou. Já tive oportunidade de abordar este episódio em dois trabalhos anteriormente publicados e já aqui citados. Veja-se o quadro síntese dos navios do Porto referido onde se dá conta de algumas viagens realizadas por este navio durante o seu tempo de vida.

gráfico 17, apresentado anteriormente, temos apenas o registo de duas viagens à Flandres nesta altura. Esta escassez confirma a tendência demonstrada no rol de navios mercantes de 1552. Confirma, também, uma espécie de decadência do Porto como ancoradouro de transporte, dado o papel essencial da Flandres neste contexto. Mas, esclareça-se: afirmar este contexto como de decadência talvez seja fazer uma extrapolação não totalmente correcta. Talvez seja mais rigoroso falar-se em diferenciação entre um perfil de actividade definido como de transportadora no século XV e um novo quadro de actividade em Quinhentos. Tal como tem sido afirmado, o que pode acontecer é que o Porto invista mais em rotas ultramarinas (como ainda veremos) preferindo transferir mercadorias rumo à Flandres noutras embarcações. Além disso, e tal como também foi dito, a presença de navios em Lisboa, ao frete, poderá introduzir alguns dados novos quanto a esta questão pois uma parte dos navios que se dirigem ao Tejo poderão sair daí com carga para Antuérpia ou para outros portos flamengos[1598]. Ou, ainda, para outras zonas. Para a Índia (já falei em navios do Porto que integraram armadas da carreira) ou para outros centros ultramarinos ou internacionais com os quais Lisboa mantém fortes relações.

Se bem que já largamente suplantado pelo interessante papel desempenhado pelos navios de Vila do Conde neste circuito, a presença de barcos do Porto continuará a ser uma constante nas relações marítimas mantidas pelo burgo. Luís Crespo Fabião, em dois trabalhos sobre a presença de armadores de Aveiro e de Vila do Conde nos portos da Zelândia, Midelburgo e Arnemuiden, em vários momentos do século XVI, continua a encontrar navios do Porto nesses importantes mercados, de onde retornam com uma série de artigos interessantes para a nossa economia marítima, em particular as cargas de materiais adquiridos com vista à construção naval[1599]. Apesar da quebra evidente da navegação de vasos do Porto nessas paragens, a Flandres continuará a representar um factor atractivo de peso, mercado escoador de produções como o pastel tintureiro que os navios do burgo levam dos Açores (também aqui escassamente representados, embora isso se possa dever às lacunas

---

[1598] 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 embarquar pera Frandes. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 8, fl. 14v.

[1599] FABIÃO, Luís Crespo – *Alguns dados sobre o contributo de Vila do Conde para o comércio marítimo de importação entre Midelburgo-Arnemuiden (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 citados neste estudo.

de registos a que já aludi) ou os seus sucedâneos locais, o sumagre ou a própria baga de sabugueiro.

No fundo, em meados do século, entre os agentes que investem na construção naval, parece haver como que uma indefinição relativamente a esta rota. Em 9 de Maio de 1548, uma parceria de homens do mar constituída por Pantalião Gonçalves, Baltasar Pires, ambos "mestres de navegar e senhorios de seus navios, moradores em S. João da Foz, comprometem-se a pagar uma dívida de 42 mil reais (referentes a vinte peças de fustão de Olmo) a Gaspar Carneiro, tratante portuense com feitores na Flandres, 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 seram obrigados a fazerem o dicto pagamento dentro nesta cidade como dicto he"[1600].

Como disse atrás, a rota da Flandres é também motivo de preocupação ilustrado pela necessidade de se armarem os navios para a cumprir em relativa segurança[1601]. Confiramos 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?*][1602] e pollvora *convem a saber* meo quintall e treze pessoas omens de guerra e bestas e espimgardas". Quanto à 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 meã de polvora e muitas pedras e seis pelouros"[1603].

Quinta e última constatação: o problema brasileiro. Na primeira metade de Quinhentos, como antes foi sugerido e aqui se comprova, a frequência de navegação para este território é ainda muito reduzida. O Brasil, até à segunda metade do século, basicamente, ainda está a ser "descoberto" pelos armadores e mercadores do Porto. Apenas uma viagem tem como destino o Atlântico sul. Simbolicamente, apenas uma caravela, navio explorador por excelência dos descobrimentos quatrocentistas, a *Fiéis de Deus*, com menos de 45 toneladas, arrisca fazer esse percurso. Mas, depois dela, muitos navios tratarão de assegurar um tráfico tão intenso que dominará todos os ritmos comerciais e marítimos do burgo. Já o veremos. Mas ainda em relação ao Brasil, os estudos conhecidos sobre

---

[1600] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 2, fls. 115-116v.

[1601] Embora, como se sabe, a legislação sobre armamento insista mais na questão da tonelagem do que das rotas.

[1602] Por "meuda"?

[1603] AHMP – liv. 422, respectivamente, fls. 27, 29v-30.

os avanços da sua colonização e exploração económica apontam apenas a segunda metade do século XVI como o tempo do açúcar e do algodão. Até então, o produto dominante, o pau-brasil, não seria particularmente atractivo para os mercadores do Porto, abastecidos de bons produtos tintureiros tanto no Douro como no arquipélago dos Açores, caso este em que os navios da cidade participam com grande intensidade.

Flandres e Brasil, a seu modo os principais pilares de sustentamento da economia da cidade, ainda constituem, por diferentes motivos, um grande ponto de interrogação para a armação portuense.

Vejamos se os dados recolhidos noutras fontes sobre a existência de navios na cidade para além dos constantes nesta listagem alteram algum pressuposto já enunciado.

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, que o mandara fazer nos estaleiros da cidade aproveitando, ilegalmente, salvados de um navio estrangeiro que se perdera na barra do Douro. Portanto, trata-se de mais uma informação sobre o início da carreira deste modelo de navios no Porto. Diga-se que os galeões portuenses, no século XVI, são de tonelagem relativamente modesta. Não se indica nenhuma viagem projectada.

2. Um navio, cujo nome não se explicita, capitaneado por um mestre de Vila Nova de Gaia, arribado à cidade antes de Abril de 1558, procedente da Terra Nova. Embora a data não coincida com o ritmo conhecido da pescaria do bacalhau, o registo não deixa dúvida quanto ao facto, 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. A explicação para não ter sido visitado deverá ter a ver com o facto de a partida poder ter sido aprazada para depois de 13 de Maio, altura em que há um corte nos registos dos navios do rol do corregedor[1604].

4. Navio *A Conceição*, mestre Simão Jorge, pronto para rumar aos Açores em 5 de Julho, afirmando-se que a carga já estava metida no barco. Mais um

[1604] Falta ainda colocar a hipótese de o mestre partir sem ter dado conhecimento disso às autoridades e, ainda de poder haver conluios a nível local que levariam à dispensa da visita.

elemento para se juntar ao registo constante no rol, em direcção a um espaço económico amplamente frequentado pelos navios do Porto neste tempo.

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. Trata-se de um navio artilhado e é estranho não ter sido mencionado na listagem que temos vindo a acompanhar. Este circuito flamengo via Algarve é muito importante. Constituído com base na exportação de fruta a longa distância (como acontecia com o porto de Málaga[1605]) atraía navios e mercadores do Porto com relações na Flandres, um dos grandes mercados receptores de fruta do sul peninsular[1606].

6. Com algumas reservas, a nau *Conceição*, mestre Francisco Gonçalves Barbalho, do Porto, que nesse ano carregara baga e sumagre levando-os à Flandres depois de haver ter estado em Cascais. Referida em 13 de Julho. As reservas colocadas em cima são motivadas pelo facto de um dos navios visitado neste rol (no dia 3 de Março) ser o *navio Conceição* (como já sabemos, não é invulgar haver confusão de termos para designar os modelos das embarcações), com carga idêntica, o que também não é significativo, mas sem qualquer outra indicação quanto aos membros da equipagem.

7. Há também notícias de um navio, mais precisamente, uma nau, regressada de S. Tomé, na qual morreu a bordo o grumete Francisco, morador na honra de Paços, concelho de Bem Viver[1607]. Esta nave é 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.

[1605] E, de alguma forma, explica também uma certa 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, 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.

[1606] Carenciada como era esta região de fruta; sobre este assunto ver PARKER, Geoffrey – *España y la rebelión de Flandes*..., citado, p. 23-25. Referindo as elevadas carências alimentares nesta região, Parker identifica uma organização comercial flamenga tão aperfeiçoada (segundo as fontes, 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 (apontando, concretamente, a cidade de Valladolid).

[1607] Já que não terei possibilidade de desenvolver como desejaria esta questão da composição das tripulações, fique este exemplo da atracção do termo da cidade aos seus serviços portuários, fornecendo mão-de-obra importante para a equipagem dos navios. É uma regra geral, à qual se deve juntar o fenómeno da escravatura, havendo muito cativos que trabalham a bordo dos navios, recebendo salários que, nalguns casos, terão servido, para além do sustento dos seus donos, para pagar a própria alforria do indivíduo em causa.

8. Nau *Nossa Senhora da Conceição*. Neste navio passa a ter funções de comando o piloto André Marinho, morador em Vila Nova de Gaia, mareante conhecido nos meios marítimos da cidade, protagonista de várias viagens documentadas. Significativamente, ficamos a conhecer este barco através da notícia de um facto que acontecia com alguma regularidade (embora nos seja muito desconhecido), a saber, a transferência deste piloto, que servia na nau *Conceição*. Vindo da Terra Nova a bordo desta embarcação passará, a partir de então (o documento é de 13 de Outubro), a desempenhar funções num novo navio. Na mesma altura refere-se que este barco estava ancorado no Douro ultimando os preparativos para uma expedição a S. Tomé. Também para esclarecer o facto de não se tratar do mesmo navio (acontecia designar-se a mesma embarcação pelo nome de *Nossa Senhora da Conceição* e apenas *Conceição*), diga-se que o primeiro 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"[1608]. 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 bacalhau no sentido de garantir capitais que lhe permitissem tomar posse da sua parte no novo barco[1609].

Recapitulando: confirma-se a fraca participação da navegação portuense no velho circuito flamengo, compensado pela presença na rota bacalhoeira da Terra Nova e nos circuitos de exploração das ilhas. A insegurança da rota rumo ao mar do Norte, as maiores despesas com o armamento, bem como a existência de armações próximas, como a vila-condense ou a aveirense, tudo isto somado a uma relativa quebra dos negócios da cidade, terão conduzido os mercadores do Porto a optar por colocar as suas mercadorias noutras embarcações de fora da cidade. Inclusivamente, de fora do reino logo ainda nesta primeira metade da centúria. A inserção de embarcações do norte da Europa nos circuitos nacionais com ampla cobertura da comunidade marítima portuguesa é tema ao qual ainda virei a dar algum destaque no decurso deste trabalho. Porém, e tal como noticiei no capítulo anterior, quando os mercadores do Porto lamentam a perda de dezassete urcas no

---

[1608] Ver apêndice documental.

[1609] Embora isso não tenha dispensado que, para a viagem a S. Tomé, a de Outubro em diante, ele tenha sido obrigado a contrair empréstimos avultados (cerca de 150 mil reais) para mantimentos e munições do navio junto de mercadores da cidade. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 18, fl. 44. Ver apêndice documental.

Canal da Mancha em 1551 (mais duas que saíam de Lisboa), atacadas por uma armada francesa e levadas a Ruão[1610], estão a comprovar esta prática sem qualquer margem para dúvidas e também a sugerir uma dimensão superior à que conseguimos estimar para a cidade do Porto.

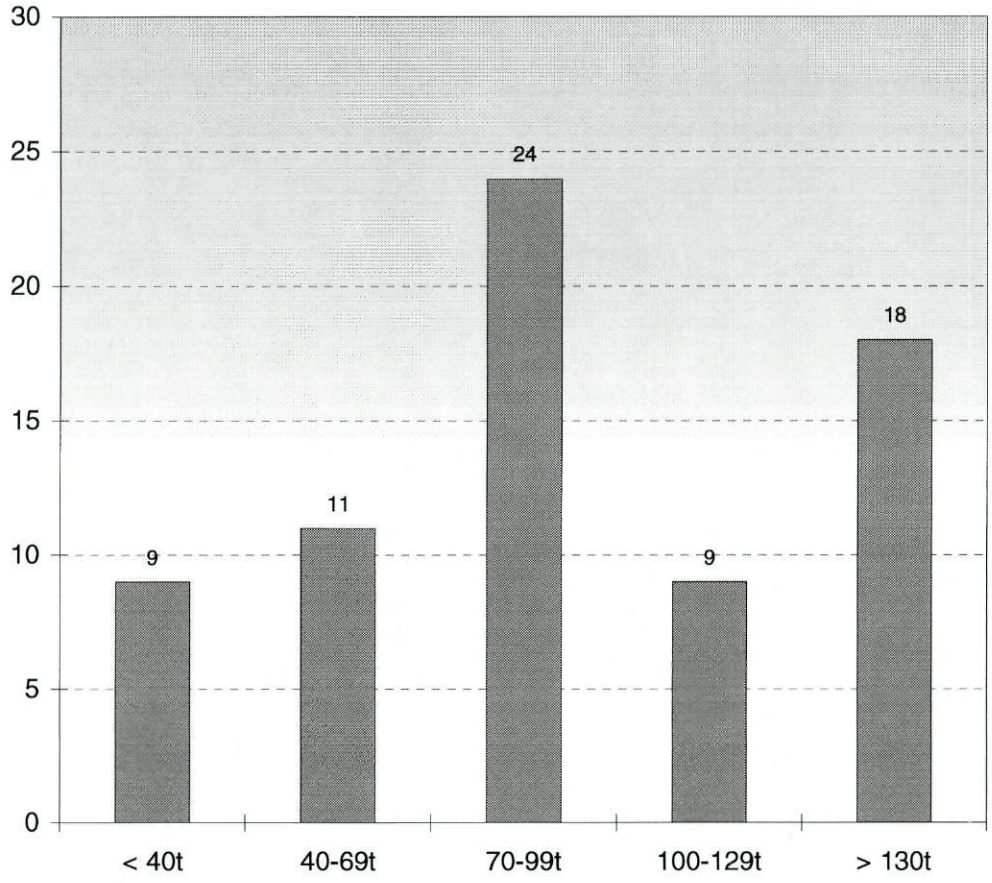
Por seu turno, o Brasil, a direcção para onde se fará a "grande viragem" referida, grande motor da economia da cidade na segunda metade do século XVI, ainda não estimula a concentração de meios do Porto no trajecto que para ele conduz.

4. Balanço parcelar: a frota portuense na primeira metade do século XVI

Vejamos, com auxílio de uma pequena série de quadros síntese, a panorâmica geral da ocupação da frota mercante da cidade do Porto na primeira metade de Quinhentos, através da sua frequência nas principais linhas de comércio estabelecidas, e algumas características do perfil dessa frota[1611]. Será, precisamente, por estas últimas que iniciarei essa apresentação.

[1610] TT – *Corpo cronológico*, parte I, maço, 70, documento 113.

[1611] Convém esclarecer que os gráficos seguintes foram elaborados a partir da consulta de toda a documentação compulsada. Entre ela, destaca-se a notarial, a partir de cujo estudo somos confrontados com contratos de fretamento, obrigações entre mestres e mercadores, e procurações para cobranças de fazendas. Infelizmente continuamos sem grandes indicações sobre os movimentos de ancoragem, carga e descarga de navios, dado que a documentação alfandegária é praticamente inexistente.



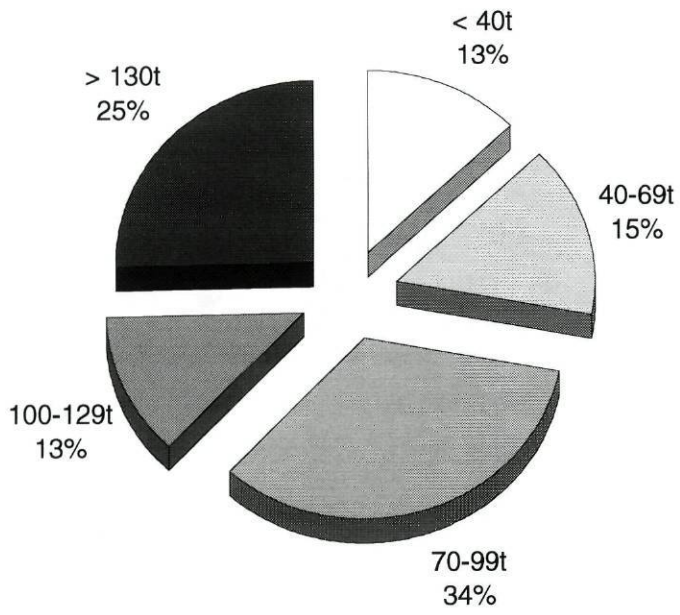
Fonte: documentos consultados para esta dissertação

Gráfico 18 – Tonelagens de navios do Porto (primeira metade do séc. XVI)

Importante para visualizarmos a distribuição dos navios de forma quantificada por cada um dos intervalos pré-definidos, este gráfico confirma o que já por mais de uma vez foi afirmado, a saber, demonstra uma forte incidência nos intervalos de tonelagens médias/altas, bem reveladora da preferência dos armadores.

Para manter o critério seguido até este momento pelo trabalho quanto à análise do perfil da frota do Porto, impõe-se a apresentação da seguinte representação gráfica, a qual alicerça algumas das impressões registadas até ao momento.

Além do mais, estes dois gráficos são importantes para uma comparação mais fundamentada das existências navais na cidade quando confrontados com aqueles que foram produzidos a partir de documentos específicos estudados até esta altura.



Fonte: documentos consultados para esta dissertação

Gráfico 19 – Tonelagens (primeira metade do séc. XVI)

A totalidade das referências a navios e às suas movimentações nos diferentes circuitos e linhas de comunicação estabelecidas (objecto do gráfico seguinte) remete-nos assim para um ajustamento (talvez) mais consentâneo com a realidade quinhentista do Porto quanto ao número e tipo de navios existentes. Começando pelos valores mais baixos, os dos navios com menos de 40 toneladas, eles fixam-se agora nos 13%, depois de terem variado entre os 14% (em 1520) e 16% (em 1558-1559). Portanto, neste caso concreto, a variação não é muito significativa. Relativamente às embarcações de tonelagem compreendida entre as 40 e as 69 toneladas, temos agora 15% contra 14% de 1520 e os 26% de 1558-1559. Creio que podemos retirar daqui duas conclusões:

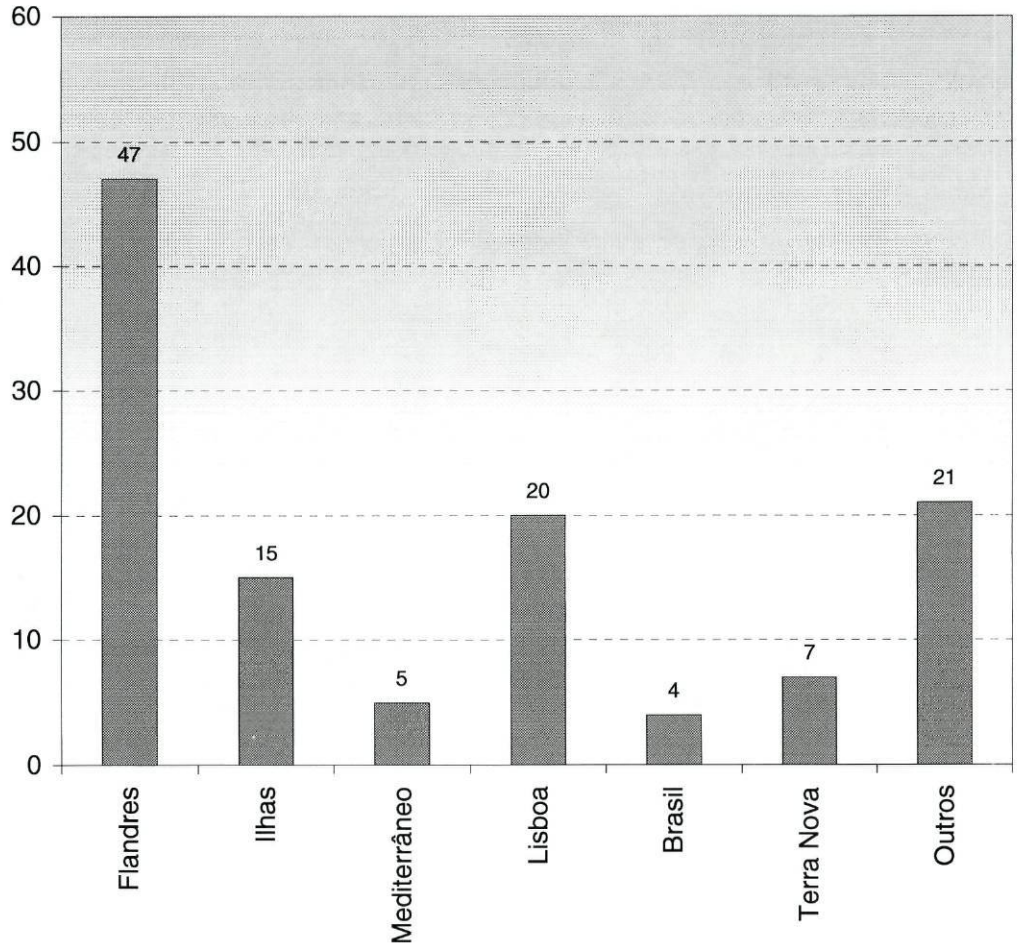
- Por um lado, parece haver uma atracção do investimento na construção de navios de tonelagens mais elevadas; para exploração preferencial da rota brasileira?
- Por outro, um idêntico investimento nas embarcações menos volumosas – envolvidas em diferentes rotas, da simples cabotagem à própria navegação oceânica –, se tivermos em conta os valores do escalão seguinte: de 34% para 21%.

Entre as 70 e as 99 toneladas, aquelas que mais atraem os armadores do Porto (e, porventura, estarão 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 substancialmente 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, nomeadamente na relação entre o quadro geral e os valores de 1558-1559. Apesar de tudo, penso que estes números devem ser considerados bons indicadores para o esclarecimento deste tema, embora devamos estar sempre atentos à possibilidade de algumas interferências pontuais poderem alterar o quadro em questão.

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.



Fonte: todos os documentos consultados para esta dissertação

Gráfico 20 – Rotas dos navios do Porto (primeira metade do século XVI)

Relativamente ao que tem sido afirmado até esta altura, a grande diferença está nos valores patenteados no caso das viagens rumo à Flandres, dominantes nos horizontes marítimos da urbe de acordo com este gráfico. Não creio que isto altere demasiadamente o esquema esboçado até este momento. Torna-o, isso sim, mais consentâneo com a realidade. A documentação da cidade, em primeiro lugar, permite identificar navios e mestres os quais têm sido incluídos num grupo vasto de elementos não identificados – por exemplo, nos registos das avarias de Antuérpia. Encontramo-los junto da Câmara (menos), nos cartórios notariais (com alguma regularidade) e na confraria de Miragaia (frequentemente). Em segundo lugar, se bem que não haja qualquer dúvida quanto à diminuição dos fluxos marítimos do Porto em direcção a esse espaço, a Flandres, como se comprovará noutras fontes, nomeadamente nas apólices de seguros de Burgos, nunca deixou de exercer forte atracção, necessária, sobre a dinâmica negocial do Porto de Quinhentos, obrigando a movimentações que, sendo efectuadas maioritariamente por intermédio de outros navios, não dispensavam também o recurso a naves dos armadores do burgo.

Em decadência parece estar o velho percurso em direcção ao Mediterrâneo. Outrora referencial incontornável entre os armadores, que nesse espaço participavam em comércios florescentes e variados (das sedas e especiarias ao trato de cereais) o mar interior meridional deixará de ser compensador para a maior parte das empresas marítimas portuenses. Por razões que já analisei noutra parte deste estudo, também as águas do *levante* ibérico, sobretudo por razões de segurança, deixaram de ser interessantes para a navegação portuguesa desde finais do século XV.

Em seguida, duas confirmações.

- Uma delas, referente à presença na rota da Terra Nova, destino já devidamente analisado neste capítulo;
- Outra, a confirmação – significando continuidade e interesse essencial – da forte presença em Lisboa, foco de negócios não descurado pelos armadores portuenses, com todas as potencialidades já aqui enunciadas. E mais uma, que recupero da primeira parte deste trabalho: o acesso à *rota do Cabo*. A participação da cidade do Porto nesta rota, seja por intermédio dos seus navios, dos seus técnicos náuticos ou, simplesmente, pela integração de elementos da cidade e seu termo nos fluxos migratórios em direcção ao Oriente é assunto praticamente desconhecido, embora seja recorrente na documentação notarial ou de várias instituições como a já tantas vezes citada confraria dos mareantes de S. Pedro de Miragaia e, mais ainda, da

Misericórdia[1612]. A par das inúmeras procurações para cobrança de defuntos exercendo as mais diversas funções na Índia e Extremo Oriente, notícias de partidas e chegadas de emigrantes e referências a náuticos do Porto na *carreira da Índia*, encontramos notas relativas à navegação da cidade nesse movimento: desde os homens que foram com Vasco da Gama nos navios construídos em Miragaia, passando por um João de Deus "que faleceo em vindo da India por mestre de uma nao"[1613] em 1506, até à participação dos navios do *Cício* e do *Boquiqua* em 1537 e, pelo menos, do navio *Espírito Santo*, cerca de 1568, há matéria para desenvolver em trabalhos futuros. Refira-se, porém, que apesar destas provas, e, no fundo, destas novidades relativas à participação de navios do Porto, o fluxo de navegação da cidade nesse trajecto não é decisivo nos projectos náuticos da urbe, especialmente quando o mesmo, como se sabe, estava fortemente condicionado pela política de monopólio e de contratação de embarcações[1614]. Inclusivamente, o próprio esquema de participação dos grupos mercantis está, em grande medida, por esclarecer[1615].

Significativo (e já nosso conhecido) o empenho em rotas que encerram alguma modernidade, funcionando como "rampas de lançamento" rumo a outros espaços de modernidade na segunda metade do século XVI: as das Ilhas. Porém, neste particular, o conjunto de rotas denota uma ausência significativa, a demanda das

---

[1612] Ver esta temática na obra já amplamente citada de 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 datado de 1995 da autoria de Eugénio de Andrea da Cunha e Freitas, obra que utilizei na recolha de alguns dados sobre a intervenção do Porto em vários espaços económicos quinhentistas e seiscentistas. No entanto, ainda há um trabalho muito profundo a realizar neste arquivo no sentido de se complementarem as inúmeras indicações colhidas na documentação notarial.

[1613] APSPM – *Livro 3*, fl. 6v. Durante muitos anos, a fazenda que este mestre deixou à confraria foi objecto de cobrança na Casa da Índia e serviu para o financiamento de muitas obras assistenciais da instituição.

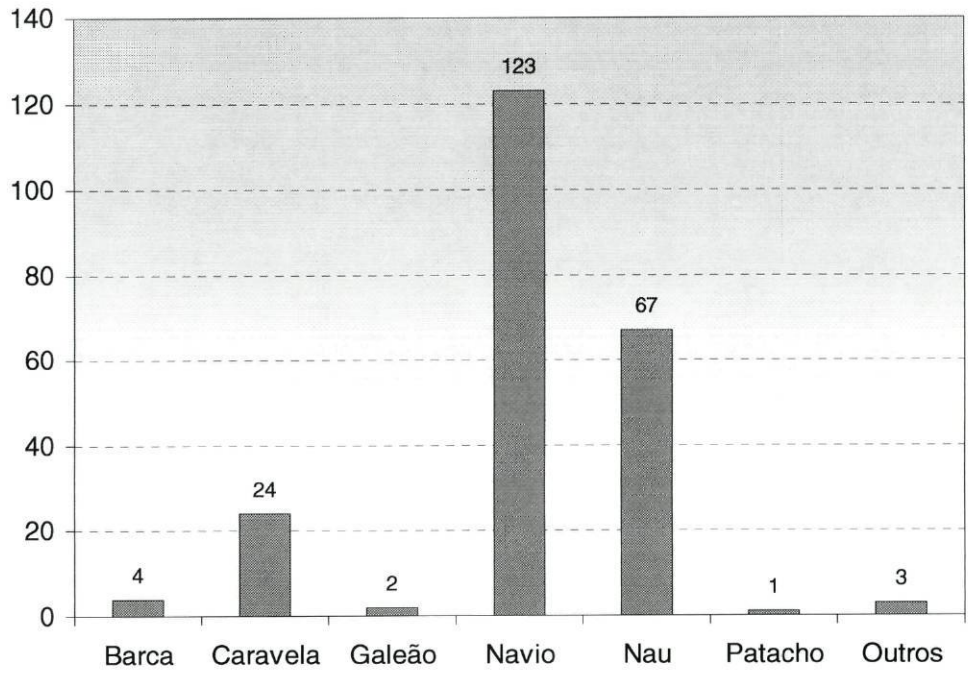
[1614] Sabemos como o regime de frotas para a Índia dependia, por vezes, da contratação de navios pelos empresários investidores, os quais escolhiam os que achavam mais adequados aos seus interesses – sobretudo quando eram novos – tal como aconteceu nos casos do *Cicio* e do *Boquiqua*. O rastreio da documentação portuense – já em grande parte por mim efectuado para o século XVI – pode fornecer um contributo interessante para o estudo da mais importante rota portuguesa da primeira metade do século XVI, podendo seguir-se, adaptando-o, o esquema de trabalho proposto por LOPES, António; FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo – *O movimento da carreira da Índia nos sécs. XVI-XVIII. Revisão e propostas*, in "Mare Liberum"..., citado, vol. 4 (Dezembro de 1992), p. 187-263.

[1615] Sobre este assunto ver, para os primeiros anos de Quinhentos, o elucidativo trabalho de 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.

Índias Ocidentais castelhanas. Não seria de esperar encontrarmos números significativos neste circuito mas, tendo em atenção o conjunto de referências à presença portuense (concretamente de náuticos portuenses) e aos seus interesses nesse espaço, inclusivamente a venda de um navio para um empresário castelhano e notícias de embarques em Sevilha, contar-se-ia encontrar pelo menos alguns casos. Também teremos de esperar pela segunda metade do século para o constatarmos.

Um dos novos rumos intimamente ligado ao tráfego insular será o Brasil. A síntese das rotas da primeira metade do século, tal como já tinha sido visto nas análises parciais, não altera o quadro de uma participação titubeante da frota portuense neste circuito[1616]. Facto que não tardará a alterar-se.

Antes de o verificarmos, porém, registemos um primeiro perfil da frota mercante do Porto, o da primeira metade do século XVI. As rotas que analisámos até este momento foram concretizadas por um conjunto de 224 navios[1617] de vários modelos, que poderemos observar no quadro seguinte.



Fonte: todos os documentos consultados para esta dissertação

Gráfico 21 – Navios do Porto (primeira metade do séc. XVI)

[1616] Como se pode ver no apêndice documental que acompanha este estudo, o primeiro caso de transporte para o Brasil aí registado (embora saibamos que houve viagens anteriores) refere-se a um navio de Fão.

[1617] Números que diferem dos relativos às rotas visto que, em muitos casos, apenas conhecemos o navio e não a sua movimentação.

A escassez de números relativos às existências de barcas deve-se à inexistência de fontes que as individualizem neste período. Remeto desde já para a consulta do gráfico 30 (perfil da frota na segunda metade da centúria) para se verificar a enorme diferença entre estes números, precisamente pelo facto de haver registos desse tipo[1618]. Os números relativos às caravelas são ainda bastante significativos. Podem representar uma alternativa à quebra de poder negocial dos comerciantes da cidade, que passam a apostar em circuitos menos exigentes, conforme já foi analisado com o apoio de documentação específica. O número ainda elevado de naus representa, em sentido inverso, uma tentativa de persistência em rotas de transporte (como vimos, em decadência mas nalguns casos mantendo-se), uma aposta em espaços económicos que exigiam embarcações volumosas, como a pesca na Terra Nova e, finalmente, um período inicial de exploração do circuito brasileiro para o qual, no entanto, parecem mais adequados os *navios*, de média tonelagem, aposta que começa a ser uma realidade entre os empresários náuticos.

5. A frota na segunda metade do século XVI

5.1. Navios relacionados com o Porto nas apólices de seguros de Burgos

As apólices de seguros de Burgos fornecem informação indispensável sobre estas matérias. Abrangendo a segunda metade do século XVI, deixam-nos entrever um leque variado de linhas de comércio seguidas pelos navios do Porto nessa altura, o envolvimento do grupo mercantil da cidade nos negócios ultramarinos e a inserção da cidade nos ritmos do comércio internacional. Nas palavras de Hilario Casado, nas apólices da praça burgalesa "anotam-se não só os prémios, barcos, os nomes dos assegurados e asseguradores, como também as rotas e o tipo de mercadorias"[1619]. Devo a este investigador todas as informações relativas ao Porto, aos seus mercadores e aos seus navios contidas nesse vasto arquivo, verdadeiro observatório económico da Europa de Quinhentos, cuja investigação ainda prossegue. Portanto, a análise que se segue ainda é, em certa medida, parcial mas extremamente útil. Aquilo que se perde no campo das tonelagens e, mesmo, no tipo de navios (também aqui há alguma indefinição nas designações dos modelos adoptados) ganha-se, por outro lado, no conhecimento dos circuitos e dos agentes envolvidos, indicadores interessantes para o conhecimento do dinamismo da frota.

[1618] Especialmente a *redízima*, que regista os movimentos constantes de barcas do Porto e de outras regiões na activa cabotagem desenvolvida por estes navios.

[1619] *El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI*, in *Actas del V centenario del consulado de Burgos...*, citado, vol. I, p. 196.

Numa primeira abordagem, relativa às "apólices de seguros de pessoas residentes em Viana e registadas no consulado de Burgos"[1620], abrangendo um período compreendido entre 1567 e 1572, observa-se a presença de navios do Porto, fretados por mercadores daquela terra. É um tipo de situação que ocorre com alguma regularidade e pode ser constatada em registos locais, como as vereações ou a redízima.

O Porto, desde a Idade Média, representava um foco atractivo para negociantes do Entre Douro e Minho, tanto no âmbito da representação de toda esta região em matéria de assuntos económicos e políticos tratados junto das instâncias de poder, como disponibilizando meios de transporte e recursos humanos em rotas internacionais de interesse alargado. Dito de outra forma: desde os tempos medievos era vulgar ver mercadores de Guimarães, Viana, Ponte de Lima, Barcelos ou Braga, entre outros, a deslocar-se ao Porto ou a enviar os seus feitores a carregar navios na cidade ou nos ancoradouros satélites. Esta ligação, aspecto de um processo profundo, concretizado em movimentos migratórios em direcção à cidade, resultou, inúmeras vezes, na formação de parcerias comerciais envolvendo homens de negócios de todas estas localidades com mercadores portuenses. Mas, também por este motivo, e neste sentido, a carregação de mercadorias em navios da cidade faz-se no âmbito dos negócios de firmas comerciais formadas para fins específicos de exploração de determinados negócios e não se pode dizer que seja propriamente uma procura de transporte.

Temos, assim, os seguintes navios:

1. Navio *Conceição*, mestre António Gonçalves, de Miragaia, com viagem prevista entre o Porto e a Baía em 1567. Os interessados vianenses na viagem desta embarcação são Sebastião Salgado e João Rodrigues do Lago.
2. O *Bom Jesus*, mestre Gaspar Fernandes, do Porto. Creio que se trata de um galeão. Tem, como rota prevista, no mesmo ano de 1567, o percurso Porto-Pernambuco e retorno à Galiza, ao porto de Vigo. Está fretado pelo mesmo Sebastião Salgado.

Sebastião Salgado e 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. Embora só no primeiro caso (navio *Conceição*) nos seja indicado que o navio parte da cidade do Porto, o mesmo deve

---

[1620] Neste caso, como noutros que se seguirão, uso a organização atribuída por Hilario Casado.

acontecer com o segundo, constantemente referido no Douro várias vezes ao longo deste período.

Para além das embarcações citadas, deverá ser incluído um terceiro navio, o *Corpo Santo*, mestre António Gonçalves Rolete, de Azurara. Na documentação do Porto aparece, nesta altura, uma nau *Roleta*, que poderá ser identificada com este navio. Sempre identificada como sendo de Azurara, na margem esquerda do rio Ave, inclui vários tripulantes do Porto. Por exemplo, Pedro Eanes, piloto de Miragaia que, a certa altura, foi seu mestre. A bordo, servia também o grumete Nicolau, morador no mesmo bairro marítimo de Miragaia, na rua da Aljazira. Mais do que uma vez, encontramos este navio ancorado no Porto. Antes de 1570 sabemos que fez algumas viagens ao Brasil e, nalguns casos, completando aquilo que podemos considerar a totalidade do percurso: Brasil-Flandres.

Em 1567, e isto relativamente aos registos de seguros vianenses, fez uma viagem entre a Corunha e Antuérpia, sendo fretada por Sebastião Salgado, Afonso de Barros e João da Rocha Vilarinho. Sem colocar de lado a possibilidade de o navio ter vindo do Brasil directamente para a Galiza (situação que já sabemos ser frequente), creio que neste caso concreto a viagem abrange apenas o percurso europeu. Também se trata de uma situação normal. Concentrados nos portos galegos, os navios aguardavam a chegada das embarcações do Brasil, recebiam carga e rumavam à Flandres, quando havia condições de segurança para isso.

Nos poucos anos abrangidos por esta amostragem já se nota uma tendência que se acentuará a partir de então: o recurso ao transporte internacional para redistribuição das mercadorias brasileiras vindas nos porões dos navios portugueses. Nestes cerca de cinco anos, em onze embarcações, quatro são estrangeiras: duas francesas e duas inglesas. As primeiras transportam açúcar de Viana para Bordéus; as segundas, açúcar e algodão de Viana para Anvers e Londres.

O protagonismo da cidade do Porto na navegação quinhentista, sobretudo na rota do Atlântico sul é, no entender de Hilario Casado, "avassalador"[1621]. Mas, para além disso, e de acordo com os registos que este investigador tem vindo a recolher, os navios da cidade participam noutros circuitos de grande importância para o desenvolvimento da actividade económica dos mercadores da cidade. Como veremos, nalguns casos, esse desenvolvimento de relações marítimas e económicas, em certas ocasiões concretizadas por intermédio de embarcações de

[1621] *Los seguros marítimos de Burgos. Observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI* (policopiado), a publicar no próximo volume da "Revista de História" da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Agradeço a Hilario Casado a consulta deste importante estudo, cujas conclusões têm vindo a ser avançadas por este investigador em diversos estudos já aqui citados.

pavilhão estrangeiro, revelar-se-ão de extrema importância quando for necessário contornar dificuldades de acesso a mercados tradicionais (por exemplo, da Flandres) causadas pelos conhecidos problemas políticos e militares que afectaram a Europa na segunda metade do século XVI. Esta é uma das teses a equacionar neste trabalho, o que será feito na sequência da presente análise.

A seguinte listagem mostra-nos, indirectamente[1622], algo do dinamismo dos agentes económicos da cidade[1623] e a forma como utilizaram os diversos meios de transporte marítimo à sua disposição[1624]. Através destas apólices, e dos percursos eleitos pelos mercadores para fazer o seguro, para além de começarmos a verificar o aumento dos fluxos de navegação e do número de navios no mar, podemos também perceber práticas e ritmos de navegação, nomeadamente a navegação em conserva, as escalas e as viagens de retorno de alguns navios. Graças a esta prática, conseguimos mesmo, em certos casos, acompanhar percursos completos de determinadas embarcações. E adivinhar outros visto que, algumas vezes (por exemplo, numa ou noutra viagem ao Brasil), o mercador apenas faz seguro sobre a mercadoria de retorno. Através deles, podemos também ter uma ideia, que convém aprofundar com outros estudos baseados noutra documentação – existente por exemplo nos cartórios notariais –, sobre a estrutura do comércio feito com os principais espaços económicos abordados (refiro-me especialmente ao Brasil) constatando quais os produtos mais regularmente remetidos e os recebidos. Verifica-se também a persistência de alguns mercadores em determinados circuitos (embora possamos considerar que há uma diversificação dos seus negócios) e a preferência pela utilização de alguns navios. Diga-se, a este propósito, que, nalguns casos, em especial no caso dos navios da cidade, alguns destes homens são, ao mesmo tempo, detentores de partes da embarcação. Mas também se percebe a mesma preferência no fretamento de navios estrangeiros, fruto de uma relação de negócios anteriormente estabelecida. Finalmente, refira-se que foi necessário proceder a alguns cruzamentos de informação para identificar o maior número de navios possível.

1. 1566. Navio *S. Pedro*. O seu mestre, *Juan de Ancillo*, tal como aparece em diversos registos, declara-se vizinho do Porto. Poderá tratar-se de um (para

---

[1622] Já que, salvo excepções, não indico o nome dos mercadores que asseguraram mercadorias em Burgos, elenco que pode ser verificado no estudo de Hilario Casado citado na nota anterior. Utilizarei também a terminologia que surge nos registos, especialmente no caso dos navios estrangeiros.

[1623] E não devemos esquecer a longa (e quase sempre ignorada) lista de gente que não faz seguros.

[1624] Ver informação complementar sobre os navios da cidade no quadro publicado em apêndice.

mim desconhecido) João da Ancira, nome de uma rua de Miragaia. Este navio está fretado para um dos circuitos do NW europeu, Porto-Ruão-Londres-Ramua-Antuérpia e retorno ao Porto. Seguro sobre o casco do navio.

2. 1566. Navio *Santiago*. Trata-se de uma embarcação de S. João da Foz e, tal 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-Antuérpia e retorno ao Douro. Estas embarcações devem ter seguido na mesma altura.

3. 1566. Navio *Nossa Senhora da Ajuda*, embarcação de Massarelos, fretada 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-á de Pernambuco para Vigo, Baiona ou Porto, completando-se a viagem em Lisboa. Neste tipo de registos, embora saibamos da existência de parcerias comerciais com mercadores de Lisboa, já se pode falar, de alguma forma, em procura de transporte por parte de armadores de fora dos meios locais de actuação dos navios, procurando-se beneficiar da relação privilegiada que os portos do norte de Portugal (Porto, Viana e Vila do Conde) estabeleceram com o circuito sul-americano. De qualquer forma, a viagem termina na Península Ibérica não se prevendo continuação da mesma até à Flandres.

4. 1567. Urca *Ruibarça*. Trata-se de um navio da Flandres. Carrega açúcares de mercadores portugueses de Vigo para Antuérpia. Sem prejuízo de voltar a este tema, tal como já anunciei, trata-se de um dos muitos exemplos da complementaridade proporcionada por uma navegação estrangeira (neste caso concreto flamenga) cada vez mais pujante e envolvida nos negócios portugueses. Como se vê, estava na Galiza à carga, esperando as naves portuguesas de retorno do Brasil. Voltamos a encontrá-la em 1568. Volta a estar fretada por mercadores do Porto para transportar uma nova remessa de açúcar e algodão brasileiros de Vigo para Antuérpia. Mais um exemplo da "espera" feita pela navegação mercante flamenga na Galiza aos navios portugueses procedentes do Brasil e mais um exemplo da regularidade com que certos navios são utilizados pelos homens de negócios nacionais. É, como se disse, uma prática continuada, ainda não completamente estudada. Das duas vezes em que temos encontrado esta embarcação ela está na Galiza, em Vigo, aguardando navios portugueses. Mas também sabemos que isso acontecia no Porto. Como foi dito, ao Douro chegavam urcas para o mesmo efeito e, enquanto os navios não chegavam do Brasil, iam carregando vinhos e, especialmente sumagre, bens sobre os quais tinham interesse especial.

5. 1567. Navio *Nossa Senhora de Begonha*. Navio da Biscaia[1625]. Invocação vulgar em navios das três províncias da cornija cantábrica, nome de um santuário de grande devoção. Vem de Bilbau para o Porto carregada de ferro comprado por mercadores portuenses. Embora saibamos de navios da cidade do Porto fazendo esta rota, os circuitos do ferro são largamente dominados pela navegação biscainha, que se encarregam de assegurar a maioria do transporte, beneficiando de uma legislação proteccionista desde a Idade Média. Não é este o lugar para nos debruçarmos sobre a evolução do transporte de ferro desta região, que também sofreu alterações (por exemplo, com a relativa decadência de Bermeo, ainda no século XV, em favor dos transportadores de Bilbau e, já nos finais do século XVI, a ascensão de portos asturianos e cantábricos como Castro Urdiales. No entanto, esta mesma evolução pode ter possibilitado, inclusivamente, uma abertura à participação de navios portugueses (da área em torno da cidade do Porto) neste tráfico[1626].

6. 1567. Navio *Conceição*. Um dos muitos com este nome no Porto e nos seus portos satélites. Fretado para a rota do NW europeu, Vigo-Antuérpia, carregado com mercadorias do Brasil.

7. 1567. Navio *Conceição*. Mais uma embarcação com este nome. 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*. Algumas dúvidas quanto ao porto de registo desta embarcação, sendo que no Porto de Quinhentos se trata de uma invocação relativamente vulgar. Não parece ser a embarcação homónima apontada no

---

[1625] Recordar que esta designação é abrangente.

[1626] Sobre estes assuntos, ver CASADO ALONSO, Hilario – *El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)*, in "Itsas. Memoria"..., citado, 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*, na mesma revista e volume, p. 55-64. Podemos observar alguns mecanismos da exportação de ferro – nomeadamente a prioridade dada às embarcações da terra, o pregão sobre quem queria tomar a carga e arrematar o frete – na transição para os tempos modernos; exemplo: 1515. Janeiro. 11. Bilbau. "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 meradores, vizinhos de Bilbau, tinham para levar a Nantes numa caravela bretã; se ao fim de três dias que o ferro andasse em pregão não aparecesse nenhum armador local a pretender fazê-lo, ficavam autorizados a meter o ferro 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.

início desta listagem, embora essa possibilidade não seja de desprezar. Faz a rota La Rochelle-Vigo trazendo papel e telas para Jorge Vaz, Manuel e Miguel Dias, mercadores do Porto. Notar mais uma vez o fluxo de navegação rumo à Galiza. Esta província funciona como uma verdadeira base de negócios, local onde estes mercadores têm correspondentes e facilidade em receber as mercadorias (estas são exportações características das zonas de França com quem se mantém contacto mais aprofundado), posteriormente remetidas para o Porto.

10. 1567. Navio *Espírito Santo*. Navio do Porto, mestre António Gonçalves. O seguro feito em Burgos mostra-nos uma rota essencial entre os armadores do Porto, mesmo quando o Brasil já é a realidade dominante: S. Tomé-Lisboa-Porto. Vem carregado de açúcar.

11. 1567. Navio *A Margarita*. Trata-se de uma embarcação francesa habitualmente frequentadora do circuito ibérico – esteve mais do que uma vez no Porto e, a certa altura, conseguimos mesmo acompanhar um percurso mais alargado que a trouxe de França com escalas na Galiza, Porto, talvez Lisboa e prosseguimento da viagem até às Canárias, de onde retornou ao ponto de partida[1627]. Nesta altura, sabemos que estava fretada por Miguel Dias, mercador do Porto, levando açúcar de Lisboa para La Rochelle – é provável que esse açúcar tenha vindo de S. Tomé no navio *Espírito Santo*, registado no número anterior.

12. 1567. Navio *A Jorge*. Navio inglês. Mais um navio ao qual homens de negócios do Porto recorreram por mais de uma vez. Rota: Pontevedra (durante algum tempo verdadeiro porto-chave da navegação portuense regressada do Brasil)-Antuérpia. Leva açúcar e algodão brasileiros de mercadores do Porto. Mais um navio a integrar o complexo náutico desenvolvido pelo Porto neste período, funcionando como complemento dos circuitos desenvolvidos pela cidade e seus mercadores/armadores, tal como já foi dito, distribuindo as cargas remetidas do Brasil em barcos da cidade. Mas não apenas. Como se verá. No ano seguinte esta embarcação volta a ser utilizada, repetindo a mesma a rota.

13. 1567. Navio *A Jaqueta*. Navio francês. Rota: La Rochelle-Vigo-Viana-Porto. Traz cereais (trigo), *panos de niorte* e papel para os nossos já conhecidos Jorge Vaz, Manuel e Miguel Dias do Porto. Refira-se que parte da mercadoria consignada a estes negociantes foi descarregada em Viana. Tal

[1627] Voltarei a falar deste navio quando tratar a rota das Ilhas.

como noutros casos, também sabemos do retorno deste barco, fazendo a rota Porto-La Rochelle. Refira-se que o navio leva dinheiro de mercadores da cidade, mais propriamente de Manuel e Miguel Dias. Não são os únicos homens de comércio portuenses a remeter capitais em navios franceses. E nem sempre as coisas correm pelo melhor havendo notícias de mestres franceses que fugiram com o dinheiro. No entanto, parece haver uma prática, senão enraizada pelo menos não muito rara neste tipo de transacção, talvez devida a necessidades das redes de negócios em que estes mercadores (muitos deles cristãos-novos) participam, porventura investindo na compra de cereais, têxteis e materiais de construção naval como as lonas, ou usando os mercados de capitais franceses para escoar os rendimentos gerados pelas suas empresas. Não devemos esquecer que, durante muito tempo, houve um grande interesse em torno do porto bretão de La Rochelle. Um interesse a que não era alheia a participação dos mercadores burgaleses – com os quais os do Porto estavam intimamente relacionados – os quais, desde muito cedo aí instalaram feitoria por onde metiam diversas mercadorias, entre as quais ressaltavam as lãs[1628]. Entre 1539 e 1557, as relações deste porto com a Espanha desenvolveram-se, atingindo níveis elevadíssimos[1629]. Além disso, e como foi dito, convém não esquecer que, em diferentes ocasiões, e a primeira viagem deste navio assim o comprova, este porto funcionou como um importante entreposto de expedição de cereais, especialmente trigo, cujo comércio também esteve, em larga medida, nas mãos de companhias burgalesas como as dos Bernuy, Salamanca, Pardo, Castro, Lerma, etc.[1630], mais do que uma vez evocadas na correspondência comercial do Porto. Não apenas nela. Na correspondência comercial publicada por Gentil da Silva, as

---

[1628] Não devemos esquecer que muitos mercadores de Burgos, com quem os portugueses estavam há muito ligados, já tinham iniciado um processo expansionista que os levara a instalar-se em diversas praças europeias, entre elas algumas francesas, como La Rochelle, Nantes ou Ruão, centros de comércio essenciais na sua estratégia de desenvolvimento. Sobre este assunto ver, entre outros, CARANDE, Ramón – *Carlos V y sus banqueros*. Barcelona: Editorial Crítica, 2000 (reedição da obra de 1977), p. 119 e seguintes, 125, 261, etc.

[1629] LAPEYRE, Henri – *Une famílla de marchands: les Ruiz*..., citado, p. 374.

[1630] Assim como em Nantes, no bairro comercial de La Fosse, encontramos estabelecidos os Aranda, Astudillo, Miranda, Ruiz, e outros, com quem os mercadores do Porto tinham negócios; sobre estes assuntos ver CASADO ALONSO, Hilario – *El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI*..., citado, p. 200-204. Ainda se podem detectar outros desenvolvimentos: após um período de algumas indecisões e rivalidades, renova-se a participação burgalesa em França – destacando-se os intercâmbios realizados a partir de Nantes e de Ruão. Interessa-nos referenciar esta evolução pois ela reflecte-se na evolução dos negócios marítimos do Porto. Ver estas alterações em Hilario Casado, neste mesmo trabalho, p. 234-236.

transacções em torno dos cereais ocupam lugar de destaque[1631]. Esta é uma boa pista de trabalho para explicar os envios de dinheiro dos mercadores do Porto referidos. Outra será a que se relaciona com o comércio internacional de materiais de construção naval referido. Portos como Nantes haviam-se tornado portas de saída de lonas em direcção a diversos estaleiros e centros navais europeus. E era necessário dinheiro para pagar esses materiais[1632].

14. 1567. Navio *Corpo Santo*. Um dos muitos com esta invocação, sublinhada por Salvador Andrés Ordax[1633] como resultante do culto que lhe era prestado pelos marinheiros portugueses, confirmando impressões de muitos estudiosos portugueses desta matéria. Trata-se de uma embarcação de Azurara[1634]. Fretado por homens do Porto para efectuar a rota Corunha-Antuérpia, carregado com açúcares e algodões do Brasil. Mais um exemplo concreto daquilo que já foi dito relativamente a navios flamengos e a outros estrangeiros. Também se confirmam as impressões avançadas por Amélia Polónia, já referidas no início desta parte do trabalho, acerca do envolvimento de armadores de portos do NW português, esses sim, nas rotas europeias de transporte, fornecendo um serviço de decisiva importância para o desenvolvimento da actividade comercial-marítima dos negociantes nortenhos. Destacar ainda mais uma notícia sobre a Corunha como porto de descarga das embarcações portuguesas procedentes do Brasil.

15. 1567. Navio *Bom Jesus*, navio do Porto, mestre Gaspar Fernandes. Os seguradores acautelaram os interesses na rota de retorno do Brasil, Pernambuco-Vigo (ou Baiona)-Lisboa. Como se pode verificar, a rota termina na Península Ibérica, tal como no registo anterior. Também importa verificar a continuidade do percurso para portos portugueses, após a descarga na Galiza. Isso acontece, como tantas vezes se documenta, com inúmeras embarcações que, depois de baldearem as mercadorias que trazem do Brasil nos navios que

---

[1631] SILVA, J. Gentil da – *Marchandises et finances. II. Lettres de Lisbonne, 1563-1578...*, citado. E, em cronologías mais avançadas, era por esse porto que passava o tráfico de diamantes feito pelos Rodrigues de Évora e Veiga, conforme se pode verificar 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.

[1632] Como nos explica PRIOTTI, Jean-Philippe – *Mercaderes vascos y castellanos en Europa durante el siglo XVI: cooperaciones y rivalidades*, in *Castilla y Europa...*, citado, p. 268, associando a este trato diversos mercadores portugueses.

[1633] *Un patrono para los marineros portugueses:* "O Corpo Santo", in *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI...*, citado, tomo V, p. 123-144.

[1634] Embora sem qualquer certeza, neste caso, não coloco de parte a hipótese de se tratar do navio de António Gonçalves Rolete já aqui referido.

os esperam nos portos galegos, vêm a Portugal com parte da carga, entregando-a aos seus consignatários, para venda local. No ano seguinte, nova viagem deste navio, com rota prevista entre o Porto e a Baía, com escala na "ilha de Palma". Entre outras coisas leva farinhas de Miguel Dias, mercadoria habitualmente remetida do Porto para o Brasil.

16. 1567. Nau *Santa Cruz*. Esta apólice regista especificamente o modelo do navio. Tenho dúvidas quanto ao porto de registo. Tanto pode ser um navio do Porto (hipótese plausível dado o local de onde parte) como outro, homónimo, de Vila do Conde, ambos em serviço nesta altura. Destina-se ao Brasil, fazendo a rota Porto-Baía, com escala nas Canárias. Existem mais apólices de seguros sobre um navio *Santa Cruz*, com o mesmo percurso previsto, não se desdobrando, portanto, os registos, embora possa tratar-se de navios diferentes. Da mesma forma, inclui-se aqui a viagem de regresso Baía-Pontevedra, para a qual também foi feito seguro em Burgos.

17. 1567. Navio *Lloriça Oloise* ou *Oloisa*. Navio francês. Rota: La Rochelle-Porto, trazendo panos, papel e couros para Vicente Rodrigues, João Navarro e Diogo Rodrigues, mercadores do Porto que, para além da França, sabemos que tratam com a Flandres e a Inglaterra, nomeadamente o primeiro, um dos principais importadores de têxteis em meados do século XVI. Mais um exemplo da intensa navegação francesa rumo ao Porto e das ligações que os mercadores da cidade mantêm com centros e espaços económicos como a Bretanha e a Normandia, assunto tão pouco conhecido e de grande importância para a história das relações económicas da cidade. Não esquecer, e não é esta a altura para desenvolver temática tão complexa, que muitas movimentações das redes de comerciais cristãs-novas passaram por estes espaços, contornando proibições e desenvolvendo alternativas importantes no futuro dos seus negócios, conforme tivemos ocasião de verificar a propósitos das viagens do navio *A Jaqueta*. De qualquer forma, embora haja documentação na cidade dando conta da presença de navios e mercadores do Porto em trânsito por portos e centros franceses – como La Rochelle (enquanto tal foi possível), Ruão, Nantes, mesmo Paris, o grosso das relações económicas era concretizado por intermédio de embarcações francesas.

18. 1567. Navio *A Maria*. Navio francês. Fretado por mercadores do Porto, faz a rota La Rochelle-Porto carregando têxteis, papel e madeiras. Não encontraremos muitos mais a fazer este percurso nesta listagem. Em 1568, La

Rochelle torna-se uma base de corsários huguenotes e os seus navios passam a dar caça às embarcações ibéricas[1635].

19. 1567. Navio *Santo António*. Navio do Porto. Tem viagem prevista entre o Porto e o Brasil com escala nas ilhas Canárias.

20. 1567. Navio *Nossa Senhora da Vitória*. Navio do Porto, de S. João da Foz. Está no Brasil. Os seguros, neste caso concreto, reportam-se à viagem de retorno, Olinda-Vigo ou Baiona. Mais uma vez, o regresso previsto é para a Galiza.

21. 1567. Navio *Nossa Senhora da Ajuda*. Navio do Porto, de Massarelos. É quase certo que se trata do mesmo navio já inscrito nesta lista em 1566. Optei por não juntar o presente registo a esse, do ano anterior, para destacar dois assuntos a que, de alguma forma, já me referi. Em primeiro lugar, para se verificar o ritmo de movimentação destas naves, praticamente todos os anos têm viagem contratada, e a sua ambientação a um determinado circuito; tal como no registo inicial, este navio tem como rota prevista Porto-Brasil (Baía), com escala nas Canárias ("ilha de Palma"). Em segundo lugar, a navegação em conserva. Salvo excepções explícitas em algumas cartas de fretamento, os navios, sempre que isso é possível, saem juntos. Este é um dos aspectos essenciais da armação, a questão da segurança, a qual exerce, como seria de esperar, influência nos preços dos seguros, variáveis[1636]. Os armadores tentam tomar providências, percebe-se a formação, cada vez mais regular, de frotas, de pequenas flotilhas como acontecia nos percursos rumo à Flandres desde há algum tempo[1637]. Fazem coincidir as partidas e procuram a protecção de um ou mais navios poderosos, em volumetria e armamento, que acompanhe as suas próprias embarcações na totalidade ou até àquela parte do percurso (por exemplo na altura dos arquipélagos) sabidamente mais perigosa. Diga-se ainda que parece haver como que "companhias preferenciais", mestres que navegam habitualmente juntos, mestres que tanto encontramos na Flandres como em S. Tomé com os seus navios.

22. 1567. Navio *S. Sebastião*. É quase certo tratar-se de um navio de Matosinhos. Está fretado para a rota Porto-Olinda. Temos conhecimento, para o ano seguinte, 1568, da viagem de retorno desta embarcação Olinda-

---

[1635] LAPEYRE, Henri – *o. c.*, p. 205.

[1636] 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.

[1637] 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*..., citado, vol. II, p. 352-354.

Pontevedra-Vigo. Possivelmente, ainda neste mesmo ano, o navio terá sido aparelhado para nova viagem ao Brasil. Rota: Porto-Brasil (Olinda), com escala na Madeira e previsão de passagem por Cabo Verde (o que por vezes acontecia para se fazer pescaria para abastecimento do navio). Leva roupas flamengas, metais, ferramentas, farinhas, qualquer uma destas mercadorias representando exportação habitual da cidade para o Brasil.

23. 1568. Navio *Bom Jesus*. Navio do Porto, mestre Francisco Gonçalves Barbalho. Rota: Vigo-Antuérpia. O mestre fez apólice de seguro sobre o casco e navio (algumas destas disposições estão relacionadas com empréstimos de dinheiros para apresto da embarcação e com escrituras de risco ainda muito pouco estudadas para Portugal). Por sua vez, outros mercadores, como Miguel Pires, fazem seguro sobre mercadorias do Brasil, açúcar e algodão. Muito importante: neste registo encontramos uma informação rara sobre o interesse de homens de negócios do Levante, mais propriamente de Valência, neste mesmo negócio brasileiro.

24. 1568. Entre naus, navios, caravelas, caravelões do Porto, Miragaia, Massarelos, Matosinhos e Leça o nome *Santo António* era dos mais utilizados. Este registo refere-se a outra embarcação com esta invocação, fretada para fazer a rota Baía-Vigo ou Baiona-Porto. Já vimos mais do que uma vez que se trata, nesta altura, de um circuito experimentado: o navio dirige-se à Galiza para descarregar a carga destinada a outros mercados europeus e retorna à cidade do Porto para largar a restante.

25. 1568. Navio *Nossa Senhora do Caminho*. Navio de San Sebastián. Rota: San Sebastián-Muros-Porto. Vem carregado com ferro, aceiro e breu, materiais amplamente utilizados na construção naval portuense. Outro exemplo de uma rota de cabotagem experimentada e continuada – os livros de visitas de saúde marítima do Porto de finais do século XVI continuarão a registar casos idênticos. Esta rota do ferro ganhará especial relevo desde esta altura com a revitalização da actividade de construção naval, continuando a manter-se a um nível elevado mesmo quando os flamengos se tornarem os agentes dominantes de distribuição destes materiais. A ligação entre a Biscaia e o Porto, a este nível, será largamente redimensionada com a acção dos contratadores, agentes responsáveis pela construção de galeões no estaleiro do Ouro, para os quais organizam poderosas linhas de abastecimento de ferro, cravação e artilharia produzidos na Biscaia.

26. 1568. Nau *Conceição*. Outro registo problemático dada a frequência deste nome entre os navios da cidade. Aparece aqui individualizado por se tratar de

uma apólice de outro ano e se referir especificamente tratar-se de uma nau. Rota: Porto-Brasil (Pernambuco), com escala na ilha da Madeira, juntamente com as Canárias grande centro de abastecimento de vinhos aos navios em trânsito rumo ao Atlântico sul.

27. 1568. Navio *Os Fiéis de Deus*, navio do Porto, Miragaia. É possível que se trate do navio de que é mestre António Pires. Rota: Porto-Açores. Leva carga de lãs de mercadores do Porto. Rota essencial, desde o início do século XVI, para a cidade do Porto. Destaque para a informação sobre o transporte de lãs para abastecimento do arquipélago. Na volta, o navio deverá trazer pastel (e, possivelmente, alguns cereais), carga estratégica no contexto das relações do Porto com estas ilhas e, mais além, com a Europa do norte. Por outro lado, a ligação dos mercadores portuenses a Burgos, praça internacional de distribuição de lãs e de pastel, potencia a relação com Burgos, não apenas em razão dos seguros aí efectuados para esta operação.

28. 1568. Navio *Santa Cruz*. Dúvidas quanto ao porto de registo deste navio. Rota: Terra Nova-Viana, carregado de bacalhau. Vários mercadores do Porto interessados nessa mercadoria. Fazem seguro dela em Burgos.

29. 1568. Navio *A Conceição*. Navio do Porto. Rota: Bilbau-Porto. Vem carregado de ferro e aceiro por conta de Francisco Fernandes, mercador do Porto. 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, pai de Simão Vaz, família de importantes mercadores da cidade. Importa salientar esse facto porque se trata de homens com fortes ligações ao País Basco e, directa ou indirectamente (como fornecedores) estão envolvidos na armação de navios. Trata-se de uma poderosa companhia, protagonista na actividade comercial do Porto para além do século de Quinhentos. Hilario Casado destaca a acção de Simão Vaz, correspondente dos Ruiz, banqueiro e mercador de grosso trato. Esta firma teve também interessantes relações de negócios com a dos Vitória. Nos finais do século XVI, um dos elementos desta última, o nosso já conhecido Domingos Lopes Vitória, juntamente com alguns associados, como o cunhado Diogo Pereira, chegaram quase a monopolizar o trato de ferro da Biscaia nos primeiros anos do século XVII[1638].

[1638] BARKHAM, Michael – *El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular...*, citado, p. 163.

32. 1568. Navio *Espírito Santo*. Navio do Porto, mestre Mateus Gonçalves, Miragaia. Rota: Porto-Brasil (Olinda), com escala na Madeira ou nas Canárias, conforme as conveniências dos mercadores interessados.

33. 1568. Nau *A Galga*. Navio inglês, de Londres, mestre "Roberto Bert". Rota: Pontevedra-Antuérpia. Transporta açúcar e algodão do Brasil, de Jorge Vaz e de outros mercadores como Simão Vaz, Francisco Bentalhado e Pedro Vaz. De acordo com práticas com as quais já estamos familiarizados, o navio deve ter seguido juntamente com *A Jorge*, embarcação inscrita nesta listagem. De notar a presença inglesa na Galiza[1639] e a atracção que a rota do Brasil exercia sobre a navegação internacional. Embora a documentação deste género não seja muito desenvolvida quanto a pormenores que ainda nos permitiriam completar o quadro, é possível subentender quais os navios que lhes baldearam a carga que levam para a Flandres. Sabe-se que esta embarcação terá estado em Pontevedra ao mesmo tempo que o navio *S. Sebastião*, retornado do Brasil.

34. 1568. Navio *Santa Cruz*. Navio 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 cornija cantábrica. Rota: S. Sebastian-Porto, com cargas acostumadas daquela região: ferro e tábuas de espadeiro. Abundam na redízima do cabido do Porto, bem como a pedras de amolar, mós ou pedras de barbeiro (estas, sinónimos das de espadeiro visto que são utilizadas preferentemente para arranjo das armas brancas).

36. 1568. Navio *Nossa Senhora da Conceição*. Mais um caso de difícil individualização do nome que tanto aparece nesta forma como abreviado, apenas *Conceição*. Fretado por mercadores do Porto para a viagem Porto-Olinda, com escala na ilha da Madeira.

37. 1568. Navio *Boa Viagem*. Navio do Porto, mestre Gaspar Fernandes, de Miragaia. Rota: Porto-Brasil (Baía), com escala nas Canárias ("ilha de Palma"). Leva têxteis, artigos que potenciam a relação da economia portuense com outros mercados produtores de tecidos e roupa, suscitando movimentações marítimas conhecidas na urbe sobretudo a partir desta altura.

38. 1568. Navio *Santo António*. Navio do Porto. Neste ano há, pelo menos, três navios da cidade com esta invocação. Está na Galiza preparado para

---

[1639] Comprovada, por exemplo, por SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Cármen – *La Coruña durante el reinado de Felipe II...*, citado, p. 137.

rumar à Flandres (rota Vigo-Antuérpia). Sem alterar a prática várias vezes descrita do recurso a outras armações para transporte rumo à Flandres, este registo dá-nos outra perspectiva da missão de alguns navios: uma certa complementaridade da actividade da frota, fazendo esporadicamente a distribuição de mercadorias na Flandres; porém, e isso é significativo, sempre no âmbito dos negócios locais[1640]. Nesta viagem em concreto esta embarcação leva açúcar, remel, algodão e também pau-brasil, artigo que ainda aparecia nas cartas de fretamento desta altura, embora já em clara perda para os açúcares e algodões. As apólices pertencem a outros membros da elite mercantil da cidade: João da Rua, Francisco Luís, Manuel Esteves, Gabriel de Pina, e muitos mais. A viagem deverá ter começado no Porto e o navio pode ter retornado à cidade.

39. 1568. Navio *Nossa Senhora da Ajuda*. Ver registo anterior deste navio. Trata-se de uma nova viagem. Mais um exemplo do dinamismo imprimido pelos negócios à navegação transatlântica. Rota: Porto-Brasil (Baía), com escala nas Canárias ("ilha de Palma") ou Madeira. Leva farinhas e, nas escalas, carregará os indispensáveis vinhos.

40. 1568. Urca *O Falcão*. Navio "flamengo". Registo de seguros portuenses sobre um tipo de navio cada vez mais utilizado no comércio peninsular. Rota: Sevilha-Antuérpia. Documenta-se aqui a intervenção dos mercadores do Porto numa rota em que estes navios participam activamente e que terá tendência a acentuar-se. Mais uma vez, trata-se de Simão Vaz. Transporte de cochinilha por conta deste mercador. Acrescenta-se, portanto, mais um artigo de tinturaria ao pastel açoriano e ao sumagre duriense. Por outro lado acentua-se a diversificação dos negócios destes homens, não apenas envolvidos no trato brasileiro, mas em toda uma série de operações que demonstram bem o protagonismo destas firmas no trato internacional, a nível autónomo, de acordo com o que tem vindo a ser revelado por investigadores como Hilario Casado.

41. 1568. Nau *Conceição*. Navio 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. Leva açúcar e remel brasileiros de Henrique Gomes. Sobre as relações entre o Porto e

---

[1640] É de aceitar que o mestre de um navio, não o tendo fretado numa determinada temporada para o Brasil, e conhecendo os ritmos de chegada das embarcações, procure rentabilizar o barco recebendo mercadoria dos navios dos seus congéneres regressados da América do Sul e colocando-a em Antuérpia ou noutro qualquer porto do NW europeu.

diversas comunidades mercantis francesas, assunto que pretendo desenvolver noutros estudos, ver os comentários já produzidos nesta listagem a propósito dos navios franceses referenciados.

43. 1569. Nau *Conceição*. Navio do Porto. Mais uma incógnita quanto à individualização deste navio, envolvido em nova viagem neste ano de 1569. Trata-se de uma nova viagem ao Brasil. Rota: Porto-Baía.

44. 1569. Navio *A Madalena*. Navio inglês. Trata-se de uma embarcação usada, mais do que uma vez, por mercadores da cidade do Porto e que, posteriormente, viria a ser tomada por corsários ingleses carregada com mercadorias de portuenses e levada para Inglaterra. Rota: Vigo-Antuérpia. Leva produtos brasileiros.

45. 1569. Navio *S. João*. Dúvidas quanto ao porto de registo: para além do Porto, poderá ser uma embarcação de Aveiro ou da "Biscaia". Não há registo, nas apólices de Burgos, de um navio da cidade neste ano concreto. No Porto também não se encontram navios com este nome entre 1559 e 1576. Rota: S. Sebastian-Aveiro com carga de ferro consignada a um dos grandes importadores portuenses: Tristão Rodrigues Vila Real (e seus sócios). Este registo também serve para se observar a articulação Porto-Aveiro por outros motivos que não o comércio de sal. Já o verificamos com a madeira (Aveiro, centro receptor de pinho da Flandres) e agora com o ferro biscainho. Esta, aliás, é uma das características dos mercadores cristãos-novos, como é o caso. São os grandes responsáveis pela formação de redes[1641], familiares, parentais, funcionais, distribuídas, a diferentes níveis, por uma imensidade de portos europeus.

46. 1569. Navio *S. Boaventura*. Embora haja pelo menos um navio do Porto com esta invocação, creio que se trata de navio biscainho. Rota: Bilbau-Porto, com ferro e aceiro para Tristão Rodrigues Vila Real. Insista-se na relação entre a importação deste tipo de materiais e a construção naval.

47. 1569. Navio *A Conceição*. Este nome representa um dos maiores problemas de identificação dos navios quando não nos são indicados armadores, mestres, pilotos ou outros tripulantes. Neste caso, creio que se trata de um navio francês. Rota: Porto-Ruão-Anvers. A paragem na Normandia é importante pois comprova que, no século XVI a cidade ainda aí mantinha

---

[1641] Uso esta expressão por comodidade. Como já expliquei, penso que se trata de um conceito redutor, um vez que a *rede* implica algo fechado – ora, o comércio feito pela multiplicidade de "redes" cristãs-novas era tudo menos isso, havendo contactos, interesses comuns, associações, defesa de interesses de todos e estratégias convenientes a todos.

relações estabelecidas, como se sabe, desde a Idade Média. Talvez haja mesmo uma recuperação destes intercâmbios em função dos problemas sentidos na Bretanha. O seguro, neste caso, é feito por um mercador francês (mestre e senhorio do navio?) "Francisco de Casasomaeda", sobre o casco e navio.

48. 1572. Navio *Bom Jesus*. Navio do Porto. Possivelmente, trata-se do navio de António Gonçalves o Páscoa, de Massarelos. Rota: Brasil (Espírito Santo)-Porto[1642]. Prevê-se que traga açúcar, melaço, algodão, pau-brasil. Eis o exemplo, que também não é invulgar, de uma viagem redonda, prática no entanto mais usual nos contratos das últimas décadas do século XVI.

49. 1572. Navio *A Misericórdia*. Dúvidas no porto de registo deste navio. Rota: Brasil (Rio de Janeiro)-Lisboa. Traz pau-brasil para Jácome Rodrigues, do Porto, e Henrique Rodrigues, mercador 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. Para além dos mercadores referidos na anotação anterior, traz algodão e açúcares do Espírito Santo para Álvaro Rodrigues e Miguel Fernandes, do Porto.

51. 1572. Navio *A Trindade*. Possivelmente navio francês (embora já tenhamos visto nesta listagem uma embarcação da zona cantábrica com este nome). Rota: Porto-Nantes. Exploração do circuito francês. Há várias notícias – na documentação notarial – sobre contactos de mercadores do porto com este centro marítimo. Fica também evidenciada a variedade de meios de transporte estrangeiro a actuar neste porto do Douro, amplificando uma actividade marítima aqui desenvolvida que, antes do século XVI, era bastante mais reduzida e, na sua maior parte dependente de meios locais. Nota-se aqui mais um elemento importante para concretizar uma tese que se foi esboçando à medida que este trabalho se desenvolveu: a diferença evolutiva entre o século XV e o século XVI. Esta transição para os tempos modernos é marcada por toda uma série de modificações (que temos vindo a acompanhar) que altera profundamente a estrutura marítima da cidade.

52. 1573. Navio *Nossa Senhora da Vitória*. Talvez navio de Leça (ou de Matosinhos dada a mobilidade entre uma e outra pargem do Leça que a documentação atribui ao seu mestre/senhorio) de António Gonçalves o

---

[1642] Neste e noutros casos, remeto para a consulta do apêndice documental onde estão transcritos os fretamentos recolhidos dos cartórios da cidade no século XVI onde se poderá verificar algo da evolução e variedade dos portos brasileiros tocados pela navegação do Porto.

Herdeiro. Rota: Brasil (Espírito-Santo)-Porto. Mais uma viagem redonda. Começa a abrandar, embora sem cessar, o ritmo da rota Brasil-Galiza, facto visível nos contratos de fretamento que temos deste período.

53. 1585. Zavra *Santa Maria de Castro*. Possivelmente navio de Castro Urdiales, porto com quem há relações muito intensas, visíveis não apenas nos contratos marítimos mas também no relacionamento económico e na mobilidade de gentes entre os dois lugares[1643]. Rota: Bilbau-Porto. Vem carregado com ferro e aceiro para Simão Vaz. Mais uma vez acho que se pode estabelecer uma relação directa entre a importação destes materiais e a construção naval do Ouro. Já vimos que neste ano (e nos seguintes, mesmo antes da preparação da grande armada de 1588) há encomendas muito significativas de vários galeões e outros navios de apoio a estes mesmos estaleiros, arrematadas por contratadores do Porto e de Vila do Conde. Por outro lado, e como este registo revela, parece evidente que o grosso do transporte procedente do cantábrico está nas mãos dos armadores locais (deixando para os portugueses uma parte do transporte de madeira e de aduela). O ferro trazido por este navio vem acompanhado por Bartolomeu do Barco, provável armador do navio em parte, vizinho de Bilbau. As importações de ferro continuam a dar prova da penetração das firmas comerciais portuenses nos circuitos comerciais biscainhos de finais da centúria e, quase sempre, parece haver uma relação directa com a construção de galeões e, a outro nível, ao desenvolvimento das relações com as Ilhas, nomeadamente com as Canárias, através da compra de aduela, do envio de tanoeiros, do investimento em vinhos para redimensionar as correntes marítimas entre as margens do Atlântico nas quais, como já é mais do que evidente, as Ilhas representam um papel chave.

54. 1585. Nau *Santa Cruz*. Navio do Porto, de António de Freitas. Rota: Brasil (Baía)-Porto. Com açúcar e algodão de Simão Vaz carregados pelos seus correspondentes – identificados na apólice. O mesmo Simão Vaz, numa prática que tem muito a ver com a diminuição de riscos em época de insegurança marítima, traz mercadorias no navio seguinte.

55. 1585. Nau *S. Pedro*. Navio do Porto, de Manuel Álvares, morador na cidade. Rota: Brasil (Baía)-Porto. Neste e no caso anterior temos outros exemplos de viagens redondas. Confirma-se o abrandamento do movimento

[1643] Há contratos de serventia entre jovens aprendizes – de mercancia – de Castro Urdiales que entram ao serviço de mercadores do Porto. Assunto a estudar.

da rota sul-americana no retorno à Galiza. Sem querer estar a cometer a imprudência de avançar conclusões sobre uma matéria que necessita de um estudo muito aprofundado – e ampliando os elementos aqui disponibilizados – a redução deste tráfego poderá ter ocorrido por razões fiscais (e isso também seria válido quando ele era mais pujante). Um dos motivos que explicaria o direccionamento dos navios para a Galiza (entre outros, intrínsecos a questões estruturais da própria navegação e seu acolhimento que, embora continuando a sentir-se vão sendo atenuados[1644] e da própria reorganização dos circuitos marítimos) seria o eventual tabelamento das mercadorias na alfândega do Porto – e na participação da Igreja da cidade com a cobrança da redízima – contribuindo para o aumento dos custos das mercadorias. O regime fiscal galego, se bem que ainda algo desconhecido, e a capacidade de transporte revelada pelos seus ancoradouros funcionariam como 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 (pelo menos da redízima) no reino, esse recurso deixou de apresentar a vantagem que tinha antes. Outra razão: o incremento da navegação estrangeira (urcas e outros navios flamengos, suecos, dinamarqueses, alemães, navios franceses, e dos portos satélites da cidade) no Porto disponibilizava directamente os meios de transporte de distribuição requeridos pelos importadores locais relacionados com o Brasil. Por fim, devemos considerar eventuais elementos repulsivos a essa mesma navegação estrangeira nos portos galegos, aos quais se poderá juntar um certo clima de instabilidade entre a classe mercantil (predominantemente cristã-nova) com o desenvolvimento da repressão levada a cabo pelo Santo Ofício que se começa a sentir com mais nitidez[1645]. Porém, como se alertou, estas são hipóteses de trabalho ainda a considerar e a comprovar por estudos complementares.

56. 1585. Navio *Santiago*. Também há vários com este nome no Porto. No entanto, como já aconteceu antes, inclino-me a pensar que se trata de um navio biscainho. Rota: Bilbau-Porto. Mais uma vez, transporte de ferro e aceiro para Simão Vaz. Prossegue a construção e aparelhamento de navios nos estaleiros da cidade, necessitados destes produtos. Mais uma vez é referido

---

[1644] Vimos, por exemplo, os melhoramentos do cais da cidade que poderão ter tido algum efeito nesta tomada de atitude.

[1645] Embora as notícias das perseguições comecem a ser mais vulgares desde 1560 será, no entanto, a partir de 1580 que elas representarão uma verdadeira ameaça. Sobre este assunto ver SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Cármen – *La Coruña durante el reinado de Felipe II...*, citado, p. 127-128.

também o nome de Bartolomeu do Barco, vizinho de Bilbau como expedidor desta mercadoria para o citado Simão Vaz; há uma nítida relação de negócios entre eles.

57. 1585. Navio *S. Pedro*. Considerando a dificuldade que os nossos escrivães do século XVI tinham com a terminologia referente aos modelos dos navios, 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 – é escusado insistir no poderio deste mercador e no seu protagonismo, bem visível nesta amostra, nas operações comerciais que lidera e no seu valor, bem demonstrado pela presença com que o encontramos a fazer seguros em Burgos[1646].

58. 1586. Navio *Corpo Santo*. Dúvida no porto de registo desta embarcação que, no entanto, penso tratar-se de navio do Porto. Rota: Brasil (Pernambuco)-Lisboa. É com Simão Vaz que terminamos esta listagem. O navio trazia mercadorias do Brasil para este mercador. O regresso a Lisboa (embora em certas alturas de finais da centúria, porventura pelo estrangulamento entretanto sentido, como tem sido afirmado por Leonor Freire Costa, seja explicitamente preterido como porto de retorno em favor da cidade do Porto e de Viana) vale, de certa forma, como valia antes o regresso a Sevilha. Para além do interesse de muitos homens de negócios da capital nas transacções efectuadas por intermédio de meios de transporte marítimos portuenses (alguns deles, no esquema já nosso conhecido de investimento efectuado a propósito de uma ou outra viagens, tinham mesmo partes em alguns navios da cidade), Lisboa, um dos maiores centros marítimos europeus do tempo, tinha sempre à disposição navios capazes de desempenhar a função transportadora antes concretizada em portos galegos.

5.1.1. Análise parcial dos dados

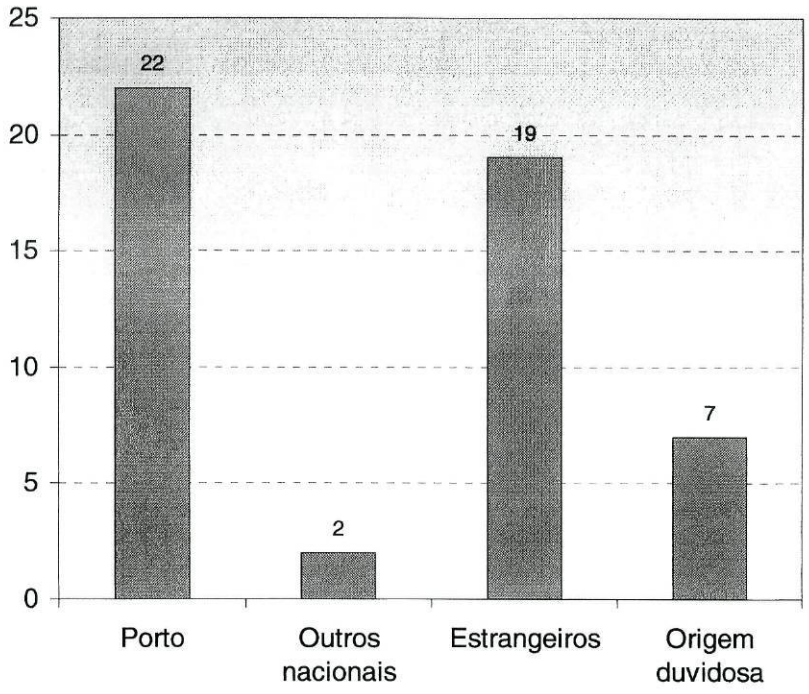
Esta listagem exaustiva – seguir-se-á ainda outra – serve para demonstrar algo do desempenho da actividade marítima e o movimento de rotas e produtos em circulação. Portanto, estamos perante uma análise mais comercial do que propriamente náutica. Consciente desse carácter exaustivo apresento em seguida alguns quadros sinópticos que nos permitem observar uma pequena e primeira

---

[1646] Encontrando-se ao nível de qualquer um dos mais importantes mercadores nacionais. Sobre este assunto, e sobre este mercador em concreto, ver o estudo de Hilario Casado – *Los seguros marítimos de Burgos...*, citado.

síntese daquilo que até este momento foi analisado, tornando mais fácil a visualização dos dados revelados.

Dadas as possíveis repetições e após comparação com registos já recolhidos noutra documentação, reduzi o universo de estudo a 50 embarcações, chegando-se aos seguintes resultados, quanto à distribuição dos navios utilizados.



Fonte: Hilario Casado, apólices de seguros em Burgos

Gráfico 22 – Navios (apólices de Burgos)

Note-se, primeiramente, a aproximação de números entre navios do Porto e estrangeiros, facto que permite, de certo modo[1647], perceber quase uma relação directa entre as embarcações portuenses na rota do Brasil e as estrangeiras na redistribuição, visível nos quadros seguintes.

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

[1647] Porque também estão contabilizados os casos em que os navios praticam rotas de cabotagem.

Rotas seguidas	Número de navios
Sevilha – Flandres	1
Biscaia	6
França	5

Quadro 20 – Rotas dos navios estrangeiros

Voltando ao gráfico 22, relativamente aos navios de porto de registo duvidoso, encontramos dois na rota Porto-Flandres, três na rota da Biscaia, um no percurso entre portos franceses e Vigo e outro na rota brasileira. Há ainda a referenciar dois navios (creio que nacionais) na rota Galiza-Flandres e um na da Terra Nova. Gostaria de fazer ainda uma observação quanto à relativa escassez de viagens para a Flandres em navios estrangeiros. Esse número reduzido deve ser matizado: desde logo por uma eventual dispersão do mercado segurador; mas, mais do que isso, ele deve-se à repetição de registos e, sendo que o que aqui, em grande parte, importa é a frequência da rota, as repetições devem ser tidas em conta pois são elementos bem claros quanto à evolução do transporte até esta altura evidenciada.
Esta pode ser verificada, de forma mais clara, nos gráficos seguintes.

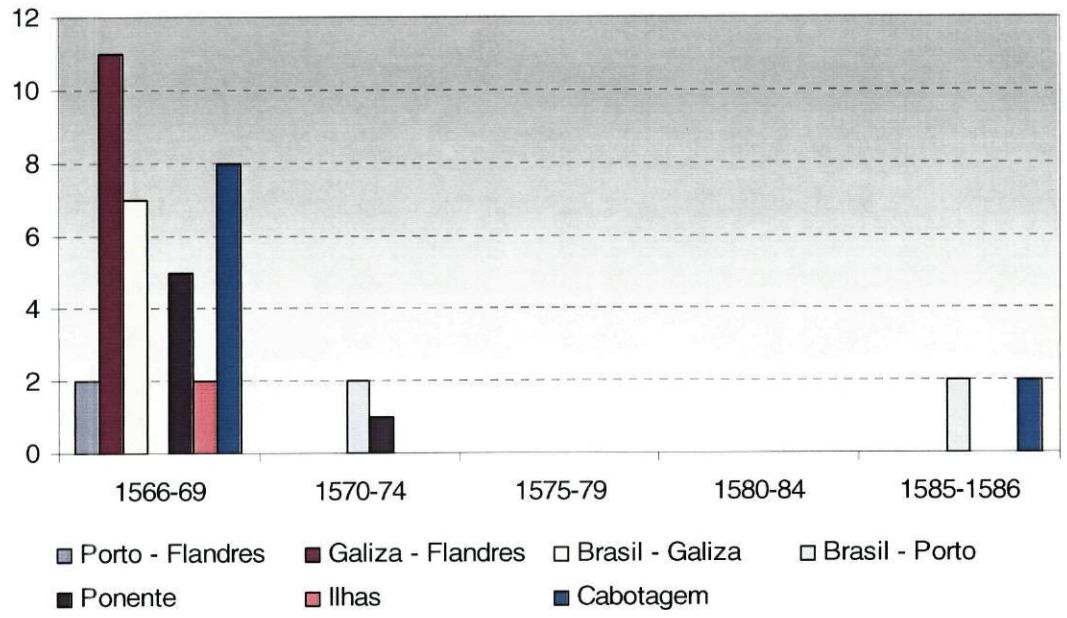


Gráfico 23 – Navios relacionados com o Porto nos seguros de Burgos

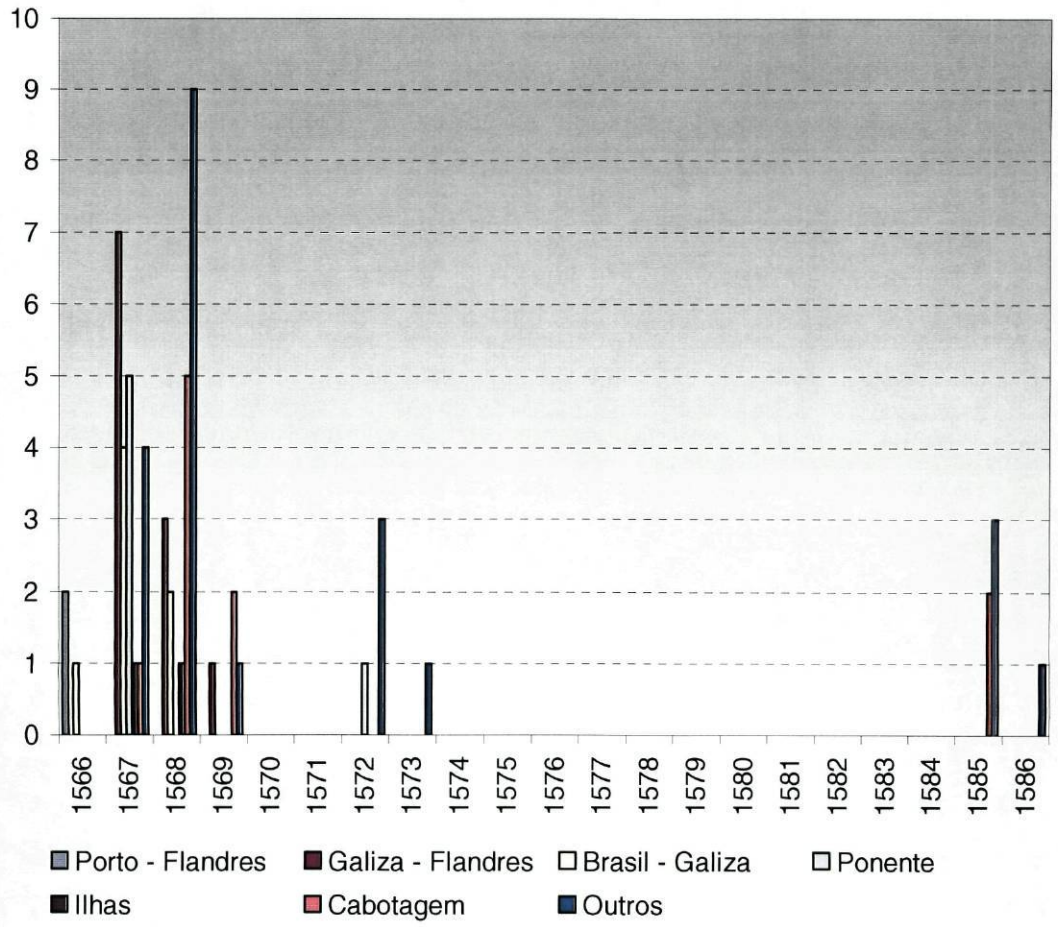


Gráfico 24 – Navios relacionados com o Porto nos seguros de Burgos (detalhe)

5.2. Navios na rota brasileira em 1573

Apesar de os registos das apólices de seguros nos fornecerem matéria com algum significado quanto à evolução da actividade marítima do Porto na segunda metade do século XVI, é preciso não esquecer que estamos a lidar com dados muito específicos. Determinados circuitos não faziam os mercadores correr para junto dos seguradores internacionais. E, mesmo estes percursos podem não reflectir todo o nível de movimentação da frota. Por exemplo, a década de setenta do século XVI, que na documentação notarial sobressai como uma das mais dinâmicas relativamente ao fretamento de naves para viagens de longo curso e restante navegação comercial de pequeno e médio raio, não parece estar suficientemente coberta por esta fonte burgalesa. Felizmente, e aqui faz todo o sentido aplicar esta palavra, uma questão entre o cabido da sé do Porto e os serviços da fazenda régia sobre a cobrança de direitos sobre a carga dos navios remetida do Brasil, permite-nos ter uma ideia mais clara sobre a intensa animação da rota brasileira centrada nos interesses da comunidade mercantil do Porto.

Trata-se de um documento datado de 1573 contendo um rol de embarcações procedentes desse território sul-americano e sobre as quais os administradores da Igreja portuense achavam que se devia reclamar em favor dos seus interesses[1648]. Tal como foi feito em relação aos seguros, apresentarei em seguida essa listagem de navios, complementando-a com outra, do mesmo ano, produzida através das referências encontradas na restante documentação que compulsei para este trabalho. É conveniente confrontar estas informações com as dos navios já aqui registados pois elas contribuem, nalguns casos, para esclarecer dúvidas que entretanto ficaram até porque o mestre do navio é sempre indicado[1649]. Depois disso, serão feitos alguns comentários englobando quer a informação relativa a 1573 como a que se recolheu a partir das apólices de seguros.

1. Nau *Santa Cruz*, mestre António Pires, vizinho do Porto, de Miragaia. Rota: Baía-Porto, local onde descarregou[1650].
2. Navio *Santo António*. Outro caso de navio com um nome amplamente utilizado na cidade. Trata-se da embarcação cujo mestre era Pedro Fernandes da Rua. Rota: Baía-Porto, onde descarregou.
3. Navio de que é mestre Nuno da Silva, morador em Vila Nova de Gaia, por razões que ainda veremos, um dos homens do mar do Porto e arredores que mais notoriedade ganhou na história da náutica portuguesa de Quinhentos. Rota: Brasil-Galiza (onde descarregou grande parte do navio)-Porto, onde descarregou o restante da carga que trouxe.
4. Navio de que é 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 descarregou a outra meia.
6. Navio de Gonçalo Afonso, morador no Porto. Rota: Brasil-Porto. Contudo, "por caso fortuito", não conseguiu entrar na barra do Porto, problema que, como já vimos, ocorria com alguma regularidade, e foi aportar a Lisboa onde os oficiais régios o obrigaram a descarregar.
7. Navio dos *Ventureiros*. Trata-se de um navio do Porto e, ao mesmo tempo, de uma embarcação conhecida na cidade, embora não tenha conseguido

---

[1648] "Navios e naus que vieram dizimados das partes do Brasil". ADP – *Cabido*, nº 457, fls. 3-4.

[1649] O senão é que o nome da embarcação raramente o é.

[1650] Como se pode ver na lista publicada antes, surgem-nos várias embarcações com este nome. Há outra, por exemplo, cujo mestre é Francisco Pires Benfeito, também do Porto.

apurar quem eram os seus proprietários. Rota: Brasil-Porto e, embora não se fale de descarga, é praticamente certo que o tenha feito na cidade.

8. Navio de que é mestre António Gonçalves, morador no Porto. Rota: Brasil-Porto, onde descarregou. Provavelmente, navio *Espírito Santo*.

9. Navio de que é mestre Gonçalo Vaz, Porto. Por outros registos sabemos que se chamava *Espírito Santo*, tal como o anterior. Rota: Brasil-Porto, onde descarregou.

10. Navio de que é mestre Salvador Gonçalves, o Morgante, navio do Porto. Rota: Brasil-Porto, onde descarregou.

11. Navio de que é mestre Manuel Ribeiro. Navio do Porto. Rota: Brasil-Porto-Lisboa. Descarregou nesta última cidade.

12. Navio de que é mestre António Pires, o Nordeste. Navio do Porto. Rota: Brasil-Galiza (onde descarregou parte da carga)-Porto, onde descarregou o resto.

Além destas embarcações da cidade, o documento inclui ainda os dois seguintes navios:

1. Navio de que é mestre Francisco Pires, de Azurara. Rota: Brasil-Porto, para onde vinha fretado e onde descarregou.

2. Navio de que é mestre Gonçalo Anes, de Vila do Conde. Rota: Brasil-Porto, para onde vinha fretado. Não se indica descarga mas é certo que ela terá sido efectuada na cidade.

Não possuímos outras listagens idênticas a esta. Todavia, esta é suficiente para nos apercebermos do grande movimento realizado em torno da rota brasileira, em absoluto contraste com aquilo que tínhamos verificado na primeira metade da centúria, período durante o qual só escassamente este circuito estava representado nos horizontes marítimos do burgo. Além disso, parece confirmar outras informações coevas que, *grosso modo*, costumam atribuir a esse movimento uma média anual de uma dúzia de navios envolvidos nesse trato. Note-se também a forte presença de navios da cidade, que sabemos estarem, na sua grande maioria (veja-se o rol dos seguros marítimos) ao serviço de mercadores locais. Em catorze embarcações apenas duas são de fora da urbe, dos dois portos do Ave, de qualquer forma intimamente relacionados com a cidade.

Por outro lado, talvez se possa relacionar o facto de apenas três destas embarcações se terem deslocado à Galiza a deixar parte da mercadoria com a explicação antes avançada da cobrança dos direitos no Brasil, não sendo agora tão premente a deslocação a esses portos, se se confirmar que um dos principais motivos por que se lá ia era evitar os custos aduaneiros. Aliás, como ainda será

focado, a partir desta altura a rota Brasil-Galiza passa a ser nitidamente secundarizada.

Enfim, confirma-se também a tendência já apontada para a finalização do percurso na Península Ibérica, estando a distribuição para o NW europeu, principal espaço receptador destes artigos, a cargo do transporte de fora da cidade, nomeadamente o estrangeiro. Para além das questões intrínsecas à própria navegação – os mestres, com os navios desgastados por uma longa viagem transatlântica[1651], não tinham especial interesse em completar o percurso até à Flandres, França ou Inglaterra – vive-se, nesta altura, um (mais um) período complicado de rebeliões na Flandres. Concretamente, está em curso a chamada "segunda revolta" (1569-1576) com tudo o que isso significa de problemas para a navegação e, como nas cartas de fretamento se escreve, "impedimentos no canal da Frandes"; ameaçada pelos "mendigos do mar" holandeses, Antuérpia é bloqueada em 1572 iniciando-se uma nova etapa na guerra marítima. Midelburgo cairá em 1574[1652].

Sem que se possa falar propriamente em alternativas, assistimos a uma aposta em circuitos menos perigosos embora igualmente representativos para a economia marítima da cidade. Alguns deles constituem-se como aspectos de continuidade relativamente a períodos anteriores. E, para o ano de 1573, encontram-se mais referências a outros navios. Documentação notarial, fiscal e camarária favorecem a ampliação deste quadro.

5.3. Outros navios do Porto em 1573

Vejamos algumas das restantes embarcações reconhecidas nesse ano. A especificidade da documentação, entretanto, não nos permite saber o nome deles ou o seu modelo: os registos lavrados com intenções fiscais raramente nos indicam o seu proprietário, mestre e, mesmo, tripulantes. Ainda assim, trata-se de mais um elemento que não devemos ignorar.

1. Navio regressado das Canárias, carregado de maçacote para o forno dos vidros da cidade. Sabemos que estava no cais em 28 de Janeiro.
2. Navio com miudezas, vindo de Lisboa. A carga, em parte, pertencia a António Fernandes Alvo, homem que deverá estar também ligado ao mar (e a este navio), como senhorio, mestre, piloto ou mercador a bordo.

[1651] Segundo indicações dos documentos de fretamento, obrigações e procurações, explicita-se mesmo que uma viagem ao Brasil para negócios normais durava cerca de um ano.

[1652] Sobre estes problemas e o desenrolar dos acontecimentos ver PARKER, Geoffrey – *España y la rebelión de Flandes...*, citado, p. 118-166.

3. Um navio de Gonçalo Afonso, carregado de materiais de construção e procedente de Lisboa (um movimento que, como já foi dito, há muito tempo que se realizava nos dois sentidos); em 30 de Janeiro estava no Porto. Deverá tratar-se de um navio de Leça. Estas embarcações, envolvidas em tráfegos de cabotagem de pequeno e médio raio, apresentam uma movimentação apreciável. Em Novembro do mesmo ano, sabemos que este mesmo navio já tinha regressado de uma nova viagem, desta vez à Andaluzia.

4. Navio de Gonçalo Eanes, de Matosinhos. Está aparelhado e preparado para levantar ferro rumo a Sevilha em 31 de Janeiro.

5. Navio de João Afonso, de Leça. Prepara-se para desaferrar rumo à mesma cidade de Sevilha em 5 de Fevereiro.

6. Navio *Santo António*. Navio de Domingos da Costa, de Aveiro, e de gente do Porto. Trata-se de uma embarcação que se sabe ter sido lançada à água há pouco tempo e estava preparada para rumar aos Açores no dia 10 de Fevereiro.

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. Está preparado para seguir rumo a Sevilha em 11 de Fevereiro deste ano. Como outras embarcações que fazem este circuito está carregado de peixe e de outras mercadorias do Entre Douro e Minho, essenciais no comércio com a Andaluzia.

9. Navio de Pedro Vaz Bentalhado. Navio do Porto. Viagem de cabotagem Porto-Lisboa provavelmente iniciada em 17 de Fevereiro.

10. Navio de João Luís. Navio de Leça. Faz a viagem Aveiro-Porto em 21 de Fevereiro.

11. Navio de António Pires o Ruivo. Navio do Porto. Sabemos que fez a viagem Lisboa-Porto; porém, é possível que esta tenha tido início em Sevilha ou Cádiz. Está ancorado na cidade em 26 de Fevereiro.

12. Navio de João Pires, de Leça. Recém-chegado (10 de Abril) de Sevilha. É provável que tenha feito parte do percurso juntamente com a nau *Santa Cruz*, o navio *Espírito Santo* e outras embarcações mais pequenas.

13. Navio de António Pires. Navio do Porto, de S. João da Foz. Veio de Sevilha (onde terá aportado vindo das Canárias), chegando ao Porto em 10 de Abril.

14. Um 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[1653], 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, morador no Porto, na rua da Lada. Trazia materiais para os estaleiros da cidade.

17. Navio de António Álvares da Pupa. Navio do Porto. Trata-se de uma embarcação habitualmente referenciada na carreira das Ilhas. No dia 23 de Abril sabemos de uma questão que corria no juízo do mar sobre uma dessas viagens, recentemente efectuada.

18. Navio *Espírito Santo*. Navio de Pantalião Gonçalves, morador em Miragaia. Está "aparelhado de gente" e carregado com vinhos e sumagre (eis alguns dos principais artigos de exportação originários da região duriense e carregados nos nossos navios). Tinha como destino a cidade de Lisboa e estava preparado a sair em 23 de Abril.

19. Navio de Jorge Vaz. Não se conhece com certeza o porto de registo desta embarcação. Estava no cais, carregado de ferro e maçacote, provavelmente vindo da Biscaia[1654].

20. Nau de Pedro Gonçalves, de Leça. Sabemos que este navio teve alguns problemas na rota Brasil-Porto. Poderá ter sido roubada ou ter sofrido algum acidente grave. Trata-se de notícia, de 9 de Maio, sobre a cobrança de seguro em Lisboa. Esta poderá ser mais uma razão para termos mais referências a navios (para além da listagem já elaborada a partir dos seguros de Burgos); embora saibamos que havia agentes de seguradores burgaleses nos principais portos ibéricos, nesses mesmos portos havia seguradores autónomos – dos quais quase nada conhecemos – junto dos quais os armadores e mercadores asseguravam os seus bens.

21. Navio de porto de registo duvidoso, não identificado, mas que sabemos ter feito uma viagem através de uma das muitas rotas mediterrânicas tendo visitado diversos portos dos domínios da coroa de Aragão. Está no Porto em 3 de Junho.

22. Navio de Gonçalo Fernandes, de Massarelos. Está no estaleiro em 10 de Junho.

23. Navio de João Martins, do Porto, também no estaleiro na mesma data.

[1653] Dúvidas neste nome: Domingues ou Dias?

[1654] Embora o maçacote, próprio para a indústria vidreira, entre outras, costume chegar ao Porto vindo das Canárias.

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. Relativamente a estas presenças no estaleiro, já falei das dificuldades em se saber se estamos perante a construção de navios novos ou da reparação de navios em actividade, porventura a recuperar de uma viagem mais longa ou a preparar-se para efectuar outra. A falta de documentos não nos permite estabelecer uma relação – que seria interessante verificar, embora a possamos considerar como bastante provável em qualquer caso – entre as chegadas de navios, por exemplo, do Brasil, ou de outro lado qualquer, e a sua entrada em estaleiro, tal como esporadicamente acontece no século XV[1655].

26. Navio de Bento Gonçalves, de Miragaia, propriedade de gentes do Porto e de Leça, no activo em 1 de Junho.

27. Navio de Salvador Pires, de Matosinhos, já carregado, entre outras com mercadorias de gentes do Porto e de Guimarães, e preparado para rumar a Sevilha em 10 de Junho.

28. Navio de João Álvares, de Miragaia, em estaleiro no dia 10 de Julho.

29. Navio de João Lopes, de Matosinhos, também no estaleiro do Porto na mesma data. Estas informações ajudam a concretizar aquilo que foi dito na primeira parte deste estudo acerca da construção naval na cidade, da insuficiência dos estaleiros dos portos-satélites da cidade e dos serviços que a cidade prestava a estes mesmos navios, mais um aspecto da complementaridade entre estes portos.

30. Navio de João de Vilar, provavelmente navio de Massarelos. Navio várias vezes encontrado a realizar viagens ligando a cidade às Ilhas atlânticas. Neste caso, a embarcação está preparada para sair desta vez rumo aos Açores.

31. Navio de João Afonso, de Matosinhos, no estaleiro da cidade. Neste caso, é provável que se trate da construção de um navio novo. Está a ser feito em 14 de Agosto.

[1655] Vimos, para Quatrocentos, navios que chegaram "desbaratados" ou apenas desgastados, depois de refregas com corsários que, à chegada ao Porto, de imediato deram entrada nos estaleiros de Miragaia a "renovar".

32. Navio *Nossa Senhora do Rosário*. Navio de Azurara com capitais do Porto. Mestre (e senhorio em parte) Tomé Fernandes, de Azurara, contratado para a armação de escravos e preparado para rumar em 21 de Agosto[1656].

33. Navio de Gonçalo Luís, do Porto, S. João da Foz. Preparado para rumar ao Sul. Fala-se especificamente no Algarve mas, como tantas vezes a documentação revela, a viagem poderá estender-se a outros ancoradouros da Andaluzia. Está pronto para sair em 10 de Outubro.

34. Navio de Pedro Neto, Porto, morador junto da Porta do Olival[1657]. Navio também mais de uma vez referenciado na rota das Ilhas. Veio das Canárias em 12 de Outubro, carregado de vinhos, breu, queijos, tremoço (mercadorias, segundo a documentação fiscal portuense, habituais desse arquipélago) pertencentes a vários (e importantes) mercadores da cidade do Porto.

35. Nau *Espírito Santo*. Navio de Vila do Conde, mestre Francisco Gonçalves. Rota: Porto-Brasil (Pernambuco). Está ancorada no rio Ave e preparada para desaferrar em 13 de Novembro. Leva passageiros do Porto e correspondentes de mercadores desta cidade que, entretanto, já haviam carregado diversas mercadorias no navio. Entre os interessados, está Vicente Rodrigues que, como se poderá ver nos quadros apresentados antes do apêndice documental desta tese, é um dos mais destacados agentes comerciais do Porto na relação da cidade com o Brasil.

36. Navio de Melchior Luís. Rota: Porto-Galiza. Exportação de mercadorias do Porto (por exemplo, e significativamente, cordame para navios confeccionado na cordoaria do Porto) e, ao mesmo tempo, a declarar esparto que trouxera anteriormente[1658]. Estará para sair em 17 de Novembro.

37. Navio de Fernão Álvares, filho do Cigano, Porto. Está fretado para as Canárias em 17 de Novembro.

Apesar de algumas indefinições, estes são as naves que podemos individualizar com alguma segurança.

Mas, entre a ligação ao Brasil, documentada na primeira parte desta listagem, e a movimentação registada por estes navios, parece confirmar-se o escalonamento da frota nos moldes anteriormente definidos. À forte presença dos "grandes" mercantes

---

[1656] A experiência, revelada pela documentação, demonstra que, algumas vezes, a complexidade deste tipo de operação fazia atrasar a partida das embarcações.

[1657] Dúvidas quanto ao facto de este homem andar embarcado – como mestre e piloto – ou tratar-se apenas de um dos senhorios/mercadores.

[1658] O esparto, como já vimos, chega especialmente do sul da Península, da zona de Almeria, Alicante ou, mesmo, Valência. Podermos estar perante uma rota de cabotagem peninsular alargada deste navio. Entre as mercadorias que a cidade mandava para a Galiza, cite-se o mobiliário (cadeiras de pau, de espaldas ou simples, uma ou outra mesa, etc.).

da cidade na rota brasileira, contrapõe-se uma navegação vigorosa, complementar dos negócios marítimos, feita pelas restantes embarcações menos notórias em termos volumétricos. Aos doze navios procedentes do Brasil juntam-se as cerca de três dezenas de embarcações empenhadas no transporte de mercadorias de diversa natureza para abastecimento da cidade, fornecimento das suas obras públicas e dinamização do seu comércio.

Mas, para além destes últimos navios (ou melhor, mesmo com estes incluídos), há uma multiplicidade de referências a movimentações marítimas de âmbito comercial envolvendo pequenas embarcações. Há barcas que fazem a cabotagem com os centros costeiros nacionais mais dinâmicos "acostumados", ao sal de Aveiro, Lisboa e Setúbal[1659], as que tornam a rota para a Galiza (aqui já representadas embora em número muito reduzido) numa das mais frequentadas do tempo, bem como as que movimentam múltiplas transacções de miudezas (assim designadas na documentação) e pescado, este com grande interesse económico e essencial para a sobrevivência e prosperidade económica de muitas localidades costeiras. Muito deste movimento depende da relação estabelecida com essas mesmas localidades e com as suas frotas, sobressaindo, neste panorama, as de Sesimbra, Mondego, Buarcos, Pederneira e Aveiro, entre outras.

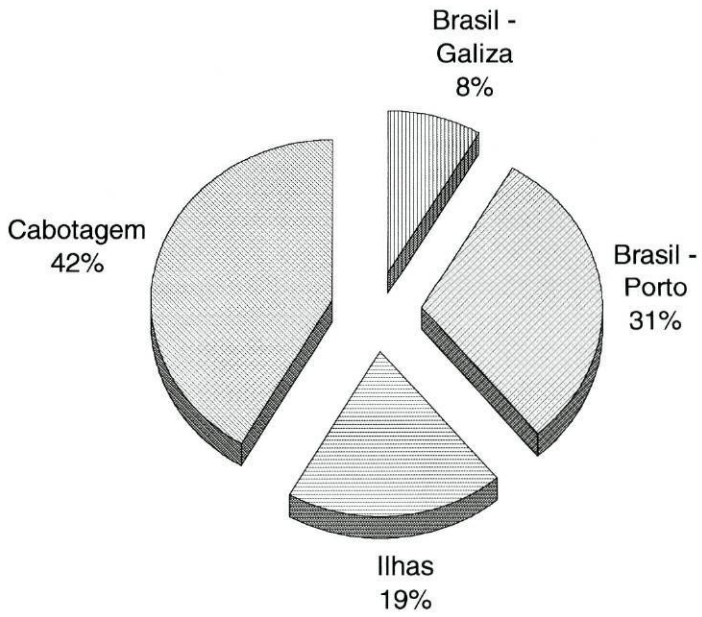


Gráfico 25 – Frequência de rotas em 1573

[1659] Aos quais se junta, já fora dos limites do reino, o da Andaluzia.

No essencial, esta distribuição mostra um quadro de referência que se manterá até finais da centúria e demonstra alterações a um escalonamento de rotas que se consegue determinar para a segunda metade da década anterior, para a qual temos dados:

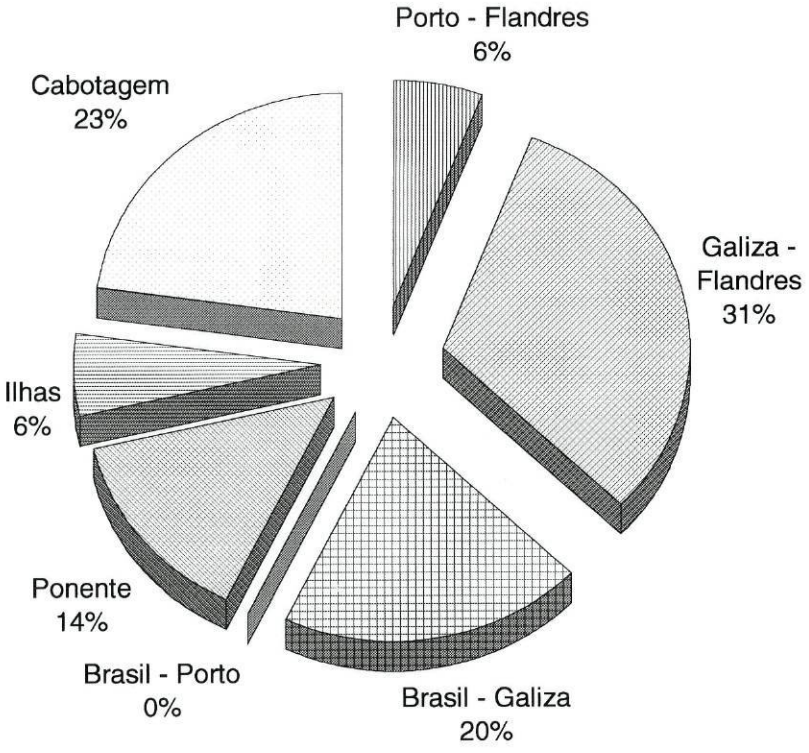


Gráfico 26 – Frequência de rotas entre 1566-69

A comparação de rotas entre os gráficos 25 e 26 mostra-nos um desinteresse crescente pela rota da Flandres e uma diferença significativa nos destinos das viagens de retorno. Se no último gráfico é nula a referência a arribadas do Brasil ao Porto, a partir de 1573 a situação altera-se gradualmente. Naquele ano a relação já é favorável ao Porto (ver gráfico 25) e, depois dessa data predomina em exclusivo a arribada à cidade, talvez pelas razões já avançadas.

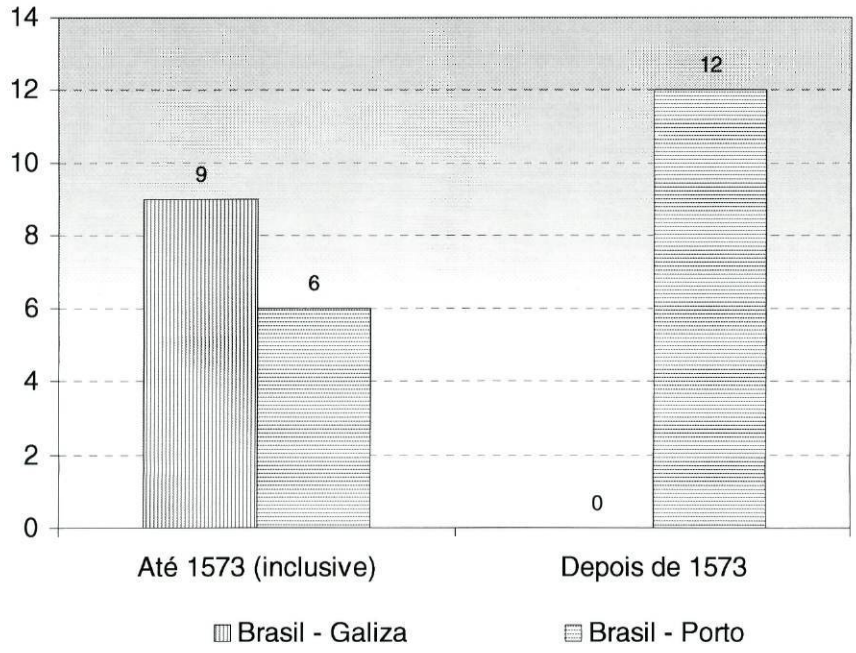


Gráfico 27 – Arribadas de navios do Brasil

5.3.1. Análise parcial dos dados

Começamos, assim, a perceber uma evolução muito mais complexa. 1573 é o ano do primeiro registo da redízima do Cabido que possuímos. E, com o aumento do número de ocorrências marítimas, passamos também a reconhecer a importância dos circuitos de cabotagem internos e a amplitude do leque de relações com os diferentes transportadores estrangeiros. Reconhecemos, também, uma maior "globalização" da economia marítima portuense na qual as relações de âmbito nacional são claramente complementares das que se processam no contexto das rotas e relações com o estrangeiro.

O suporte de todo este sistema de intercâmbio é, no entanto, garantido por uma rota transatlântica – a rota do Brasil. E, do que foi dito atrás, também começam a emergir outros traços que nos interessa compreender. Desde logo, que o circuito que as pequenas embarcações, caravelas incluídas, andavam até aqui como que a "reconhecer o terreno", agora é uma realidade indiscutível. Aos dois ou três registos da primeira metade da centúria sucede-se um incremento decisivo e evidente dos números de navios da cidade do Porto e dos ancoradouros que lhe estão próximos na exploração deste circuito. Com números avassaladores como veremos daqui a pouco.

Há uma ideia importante, à qual também me voltarei a referir: começa a parecer evidente que a cidade tenta "guardar" para si o trânsito com o Brasil e recorre a todo o tipo de navios – e agentes marítimos de outros espaços – para assegurar a

continuidade do seu tráfego comercial. Dito de outra forma: a par da grande rota brasileira encontramos um conjunto de circuitos de cabotagem que, para além da sua função essencial como garante da saúde económica da *res publica* portuense, giram também, a um nível mais específico, em torno dos negócios dos grandes investidores. Nunca se pense, portanto, que os tratos do ferro ou do pastel, dos sumagres ou dos vinhos, são negócios menores. Pelo contrário. Eles concitam uma grande fatia do investimento movimentado pelas grandes, médias e pequenas empresas comerciais e é neles que se geram grande parte dos dividendos por estas alcançados.

Destacam-se alguns circuitos.

- Em primeiro lugar, o que liga Porto e Lisboa. Já falei dele suficientemente para se perceber toda a sua importância. Diga-se apenas mais o seguinte: ele parece ser essencial em conjugação com a *rota do Cabo* e os restantes movimentos gerados em torno dos interesses dos grandes homens de negócios nacionais e estrangeiros da grande metrópole lisboeta – que, como se sabe, abrangem todo o mundo comercial de então. Um navio, do mais modesto ao mais volumoso, que siga para Lisboa tem, pelo menos de acordo com a documentação do Porto, retorno garantido ou frete para algum lado;
- Em segundo lugar, o circuito que liga o Porto à Andaluzia e ao Levante ibérico, zonas tantas vezes identificadas uma com a outra na documentação comercial quinhentista da cidade. A ligação a Sevilha é especialmente notada – amplamente documentada e persistente. Entre outras coisas, permite-nos estabelecer conexões acerca da presença de náuticos e mercadores (para além de muitos simples emigrantes) da urbe portuense nas rotas das *Índias de Castela* muito antes de 1580. Trata-se, como se disse, de uma movimentação de forte ritmo e grande intensidade que, de certa forma, pode ser inscrita tanto na sequência do trato feito em função da *Carreira das Índias*, como no comércio marginal por esta suscitado e já descrito por García Baquero-Gonzalez ou ainda por John Lynch[1660].

[1660] Este investigador considera que a Sevilha e à Andaluzia na natureza dotou-as de certas vantagens geográficas, económicas e políticas que converteram a região na base lógica do comércio transatlântico. Além disso, a sua riqueza agrícola de toda esta região potenciava relações internacionais de primeiro plano. Marinheiros, homens dos arsenais e comerciantes não tardaram em reconhecer essas vantagens (a que se juntarão rapidamente experiência comercial e administrativa) e a usufruir do seu porto e dos portos satélites no Guadalquivir. Sobre este assunto ver 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. 9-10.

- Em terceiro lugar, a rota das Ilhas. Apesar de sabermos que uma larga parte das relações com os diversos arquipélagos se integra no conjunto da rota alargada com o Brasil – e, também, com as próprias Índias de Castela, embora de forma menos perceptível – não é menos certo que este circuito denota, desde há muito tempo, potencialidades que lhe permitem assumir-se como um destino autónomo, atractivo e largamente explorado, com carácter internacional.

- Em quarto lugar, o circuito galego[1661]. Também já abundantemente referido, surge ao longo do Antigo Regime como complementar da economia mercantil do Porto[1662], essencial, imprescindível para a cidade e a justificar um trabalho muito mais elaborado. A questão da Galiza vai muito para além da troca de produtos: refúgio e ancoradouro de barcos do Porto, ponto de encontro de navios de diversos pavilhões, zonas "francas" de comércio, espaços de estabelecimento de sucursais das principais companhias portuguesas, inglesas e flamengas, os seus inúmeros portos são palco de transacções internacionais que amplificam o conhecido dinamismo medievo galego, revelado em estudos de Elisa Ferreira e Armas Castro, entre outros, ajudando a fazer da região um espaço vital da economia e navegação de Quinhentos[1663]. Se possível, ainda voltarei a este assunto.

- Em quinto, e último lugar, o circuito biscainho que, como já foi afirmado, na documentação do Porto abrange todas as províncias da cornija cantábrica. Trata-se de outro elemento essencial do conjunto económico mercantil do Porto. Também a justificar maior profundidade de análise. No âmbito do transporte, no entanto, durante grande parte do século XVI, parece que os armadores dessa região dominavam a actividade, embora haja algumas excepções de navios do País Basco francês, sobretudo de S. Jean de Luz e Bayonne, e algumas embarcações portuguesas, como se constatou na recolha de navios efectuada para este trabalho. Mas no geral as encomendas originárias dessa vasta região costeira vinham a bordo de navios locais,

---

[1661] De certo modo, e em determinados aspectos, podemos ligar a este, o relacionamento que a cidade do Porto mantém com o importante entreposto de Viana que recebe forte influência do movimento gerado na Galiza.

[1662] Sobre este assunto ver OLIVEIRA, Aurélio de; GARCIA LOMBARDERO, Jaime – *Alguns dados em torno das relações económicas entre o Porto – sua região – e a Galiza na época moderna...*, citado, p. 119-147.

[1663] Os portos galegos são espaços familiares aos mareantes portugueses; entre muitos exemplos dessa presença e importância da mesma ver PEREIRA FERNÁNDEZ, Xosé Manuel – *A Pontevedra de Felipe II*. Pontevedra-Concelho de Valga: Departamento de Cultura (Pontevedra), 1998; SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Cármen – *La Coruña durante el reinado de Felipe II...*, já citado.

mesmo quando se tratava de negócios concretizados por companhias do Porto – como a dos Vitória – fortemente implantadas nas principais praças. Ao binómio ferro-madeira (esta para a construção naval ou para a tanoaria) que implicava, como já vimos, uma fortíssima movimentação entre estes centros do País Basco, Guipúzcoa, Astúrias e a própria cidade do Porto, devemos acrescentar o pastel das ilhas açorianas (entrado por esses portos e distribuído por companhias do norte de Castela, como as de Burgos), negócio comprovado, entre outros, pela correspondência de Simão Vaz com os Ruiz, e o sal (especialmente de Aveiro, via Porto), mercadoria da maior importância no movimento marítimo entre estas regiões em finais do século XVI[1664].

Relativamente à intensa cabotagem de longo raio desde os portos do Báltico (esta sentida com mais acuidade no final da centúria) até à Península Ibérica (com centros de grande interesse na Flandres – porventura na própria Holanda – e em França), não temos elementos suficientes que nos permitam afirmar que tenha havido uma participação significativa de naves do Porto nestes circuitos, para além daquilo que já foi afirmado, sobretudo no que se disse (e verificou por exemplo nas apólices de seguros) relativamente à entrega dessas funções a navios estrangeiros, flamengos, principalmente, mas também alguns ingleses e franceses. A relação estava, definitivamente, invertida: salvo os quatro casos de embarcações do Porto que surgem no caminho marítimo da Flandres (que poderão ser levemente ampliados com alguns, poucos, registos duvidosos que indiciam a continuação da viagem de retorno do Brasil até ao Norte), a restante navegação concentra-se, em peso, na exploração dos mercados atlânticos – vocação económica da cidade que a documentação de Burgos, aliás, confirma – das Ilhas e do Brasil.

No conjunto dos documentos analisados até esta altura começa a emergir com grande destaque o facto de a cidade começar a concentrar a maior parte dos seus meios marítimos na exploração da rota brasileira, a grande aposta do seu grupo comerciante quinhentista, aspecto que poderá ser conferido pela consulta dos documentos publicados em apêndice.

Podemos aduzir mais um elemento significativo. No processo da alfândega portuense guardado na Torre do Tombo, e que venho a citar regularmente, regista-se um conjunto de instruções sobre os procedimentos a ter com o trato marítimo oceânico em 1570. Ele é bem esclarecedor quanto ao uso de navios estrangeiros para a redistribuição do açúcar que vem (agora) maioritariamente do Brasil, embora continuem a chegar alguns carregamentos de S. Tomé. Em 27 de Outubro desse

---

[1664] Remeto para a consulta dos contratos de fretamento publicados em apêndice.

ano refere-se o facto de estarem ancorados no Douro sete urcas flamengas e dois barcotes franceses. De acordo com os serviços alfandegários esperavam "dez ou doze" naus com açúcar do Brasil e de S. Tomé, e estavam preparados para receber a mercadoria e zarpar rumo ao Norte[1665].

Não tão evidente, naqueles documentos, é a interferência da navegação estrangeira nessa rota brasileira. Que existiu, e com relação directa com o comércio do Porto. Tal como tem sido apontado em diversas obras de referência, desde Braudel, um dos factos mais marcantes da história marítima internacional – e com enormes consequências para vários portos do NW português – é o da presença de embarcações nórdicas nas diferentes rotas oceânicas estendendo drasticamente o domínio que já detinham nos circuitos dos mares setentrionais. Essa participação só é perceptível quando compulsamos a totalidade da documentação notarial[1666]. 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, significativamente, por procurações para cobrança de mercadorias.

Em vésperas de Filipe II decretar um embargo ao tráfego com as Províncias neerlandesas, no contexto do enfrentamento entre as duas potências[1667], em 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 carreguou Symaom Diaz irmão delle Guaspar Jorge a saber: quatro caixas na naao 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", com outra mercadoria que o dito Simão Dias nelas meteu. Esta informação é quase uma garantia da verdadeira identidade dos mareantes. Mas, mesmo não o sendo, é garantia de que o tráfego com os rivais do norte se fazia com alguma naturalidade[1668], em navios estrangeiros, a despeito das exigências de fianças que seriam obrigados a dar no Brasil em como

---

[1665] TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fls. 255-258.

[1666] O mesmo se poderá dizer no caso da participação do Porto noutro espaço da maior importância para a sua economia marítima internacional: as Índias de Castela.

[1667] Naquilo que Jonatham Israel considera o "epicentro da luta pelo poder na Europa"; *La república holandesa y el mundo hispánico (1606-1661)*. Madrid: Editorial Nerea, 1997 (1ª edição em língua inglesa, 1982), p. 25.

[1668] Como já vimos acontecer com outras urcas em 1595. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 106, fls. 53-55, fretamento, no Porto, das urcas homónimas *Fortuna* e *Caçador*, dadas como suecas.

descarregariam a carga em Portugal[1669]. Repare-se que o açúcar é vendido no Porto e será entregue em qualquer um dos portos da "Gelanda, Olamda hou Alemanha" onde o cobrará João Mendes Henriques, cunhado de Diogo Henriques, e morador em Antuérpia[1670].

Juntando-se a esta procuração o fretamento de outras embarcações nórdicas na cidade e o registo de diferentes operações envolvendo mercadores do Porto e navios neerlandeses em viagens redondas "Flandres"-Brasil, com escala no Porto ou Lisboa e nas Ilhas (tal como os portugueses habitualmente faziam), começamos a deparar com modificações (de grandes consequências) que serão mais perceptíveis na análise da totalidade das ocorrências náuticas da segunda metade do século XVI, tarefa a que me dedicarei em seguida.

6. Perfil e desempenho da frota na segunda metade de Quinhentos

A análise das ocorrências náuticas na segunda metade do século XVI remete para alterações significativas registadas nas opções marítimas da urbe. Não ignoremos que algumas delas já começaram a ser avançadas nas considerações tecidas a propósito dos documentos que acabámos de analisar. Essas diferenças são especialmente notadas no tipo de navios adoptados bem como nas rotas mais percorridas por eles. Encontramo-nos, assim, perante um contexto mais alargado, importante para abarcarmos os diferentes movimentos que o definiram[1671].

Desde logo, refira-se que estamos a trabalhar com um espectro muito maior. Os registos são, para a segunda metade da centúria, na ordem das nove centenas[1672]. Descontando algumas duplicações, temos para análise um número a rondar os 762. Tal como já foi dito, este aumento de notícias deve-se primeiramente ao aumento de fontes à nossa disposição, nomeadamente os livros notariais e a redízima do Cabido. Mas, por outro lado, é inegável que este período representa uma época de grande intensidade de fluxos marítimos e de uma certa estabilização das directrizes económicas e marítimas adoptadas pelo grupo empresarial portuense.

[1669] Sobre a obrigatoriedade das fianças dadas pelos armadores estrangeiros (fala-se concretamente em Olinda) ver COSTA, Leonor Freire – *O transporte no Atlântico...*, citado, p. 172.

[1670] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 113, fls. 33-33v.

[1671] Apesar das dificuldades, agora muito maiores, em isolarmos completamente os registos, individualizando os navios. No entanto, a importância dos dados obtidos justifica que se corram esses riscos (havendo, de qualquer forma, um primeiro trabalho, incompleto é certo, de selecção dos mesmos, eliminando-se alguns), notando-se, pelo menos, tendências, que importa analisar. Deste modo, mais do que falar exclusivamente em navios, optei, como fiz na abertura deste ponto concreto, falar em "ocorrências náuticas".

[1672] Mais exactamente 897.

Percebe-se como que um escalonamento de rotas e uma divisão de tarefas, inseparáveis do tipo de navios aplicados. Começarei por fazer um apanhado descritivo destes temas e, depois de analisar alguns dados mais significativos – como por exemplo, a frequência e modelos em alguns espaços de maior significado – apresentarei, como que em síntese, um apanhado geral em gráfico dos modelos de embarcações utilizadas no Porto nesta segunda parte do século XVI.

Em jeito de síntese apresentarei, em seguida, um mapa geral de rotas percorridas pelas embarcações do Porto durante o século XVI (mapa 11).

As *barcas* surgem representadas em oitenta e seis casos[1673]. Nunca antes tínhamos ouvido falar delas com tal intensidade – embora, decerto, existissem em grande número. É o exemplo mais evidente de utilização de um modelo de embarcação revelada pelas novas fontes documentais, nomeadamente a redízima[1674]. As barcas, de tonelagem variável, desconhecida mas de certeza modesta, asseguram as importantes rotas de cabotagem interna, rumo a Lisboa, ao sal aveirense, lisboeta e setubalense, à cal e à madeira da zona centro[1675] e à fruta algarvia. Encontramo-las também, embora em menor número e em companhia de navios um pouco mais volumosos, na rota da Andaluzia/Levante. Relativamente aos percursos internos citados, especialmente os da zona centro, note-se que estas barcas do Porto, Matosinhos e Leça sofrem a concorrência de uma forte participação de embarcações semelhantes que desempenham um papel complementar vital em toda esta movimentação.

O mesmo se poderá dizer da Galiza (abrangendo sessenta e três registos), rota consolidada e de extremo vigor[1676] mas na qual o elemento externo se faz sentir vigorosamente e não podemos dizer com rigor quantas barcas nele terão participado.

[1673] No gráfico 30, as barcas aparecerão em número de 87 porque há outro registo que fala de "várias barcas" sem se indicar quantas mais. Isso mesmo aconteceu com toda a certeza noutros casos. Portanto, apesar de um número relativamente elevado, ele podia ser ainda mais dilatado. Mas, atenção. Como já foi dito, e ainda será repetido, o tratamento destes elementos não é tanto sobre navios individualizados – embora isso se tenha tentado, dentro do possível, fazer – mas sim sobre notícias de viagens. Portanto, e entrando em contradição, o número de barcas (assim como o de outros navios), em absoluto, pode ainda ser menor.

[1674] Fonte na qual, de acordo com o que foi dito sobre práticas de tributação, a frota brasileira se encontrará, a partir do último quartel do século, sub-representada – ou, mesmo, tendencialmente ausente – "diluída" entre o título geral da redízima. Explicando: sabemos que veio um navio do Brasil quando se sucedem as notícias de impostos sobre caixas e caixões de açúcar.

[1675] A madeira para as construções navais – e, mesmo, para obras públicas como os cais da cidade – era adquirida não só na zona chamada "do Mondego" mas, também como já foi observado, em Aveiro, eleito como entreposto do pinho da Flandres.

[1676] A que não é alheia a sua participação como zona portuária alargada complementar da rota do Brasil.

Mas, voltando à cabotagem interna, temos exemplo da grande importância que se deverá atribuir a estas embarcações na rota ligando o Porto à capital. Dos noventa e cinco registos de viagens a Lisboa, pelo menos cinquenta e três[1677] são concretizados por barcas.

Já os quarenta e seis relativos à rota Andaluzia/Levante, confirmando o que foi afirmado atrás, são maioritariamente efectuados por *navios* (por trinta e cinco vezes), o que se justificará não somente pela maior distância a percorrer mas, principalmente, pelo volume de mercadorias movimentado e pelos inúmeros interessados nas carregações.

Vejamos agora o que sucede com os grandes eixos europeus e ultramarinos.

Os casos mais eloquentes relacionam-se com a mais de uma vez afirmada mudança radical de tendências verificadas nas frequências nas rotas da Flandres e do Brasil.

À significativa participação na rota flamenga, evidenciada no século XV e primeira metade do século XVI (embora, como vimos, com grandes oscilações e quebra conforme nos aproximamos do momento final deste longo período), sucede-se o aparente "abandono" desse destino. Apenas quatro menções a viagens entre o Porto e a Flandres neste período agora em análise. O que confirma outras impressões já registadas: a cidade como que "entrega" o transporte dos artigos que exporta para as praças do Brabante aos empresários de navegação que nesses espaços costumam operar, concentrando os seus próprios meios noutras áreas[1678]. Sabendo-se do início do declínio da navegação vilacondense, que no entanto continuará ainda a fazer-se notar, os mercadores do Porto procuram alternativas de transporte rumo a Antuérpia encontrando-as, primeiramente, junto dos agentes internacionais que actuam na Galiza e, depois, no próprio porto da cidade, junto de armadores britânicos, franceses e, especialmente, flamengos, cada vez mais senhores dos mares do Norte. Ainda assim, sete navios da cidade poderão ter efectuado uma rota alargada Porto-Brasil-Flandres.

Repare-se, agora, na rota brasileira. Ao diminuto número de navios da cidade que tinham como destino o Atlântico sul na primeira metade de Quinhentos, temos agora notícias de cerca de 230 referências a viagens de embarcações do Porto na

---

[1677] "Pelo menos" pois há averbamentos referentes a "várias barcas" ao mesmo tempo.

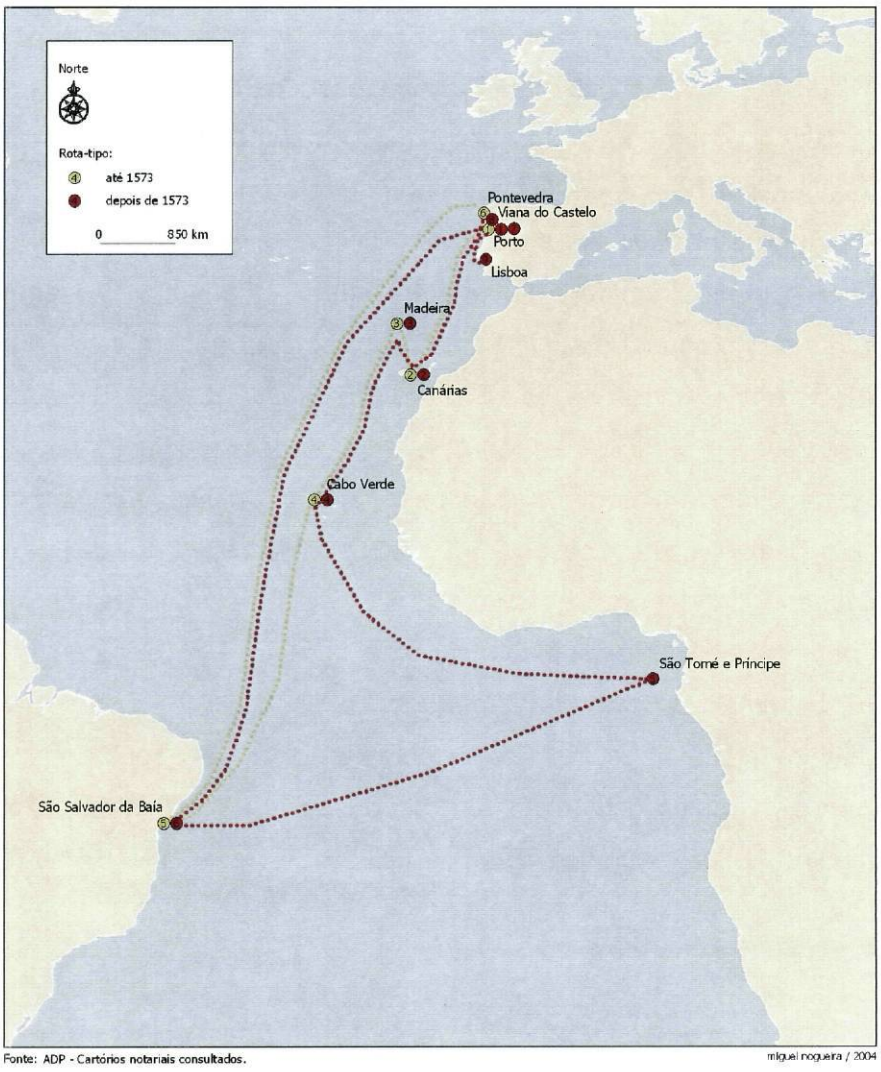
[1678] No fim de contas, trata-se de uma tendência geral dos portos portugueses, notada na diminuição de navios portugueses a pagar avarias na Casa Portuguesa de Antuérpia, tal como foi notado por Amélia Polónia nos trabalhos desta investigadora que tenho vindo a citar.

segunda metade[1679]. É neste período que a cidade verdadeiramente "descobre" e investe no Brasil. É a atracção pela economia açucareira (depois de um breve período em que aparece como algo prioritário o transporte de pau-brasil) e pelos lucros por ela gerados nos mercados europeus de referência.

A rota atlântica com destino ao Brasil é amplificada a partir de meados do século XVI. Para tal, terá contribuído, fundamentalmente, a dinamização da economia brasileira centrada no açúcar e algodão, tendo como contraponto e complemento de peso (e de abertura a outros espaços, como veremos) o tráfico negreiro; além do mais, este interesse e participação foram facilitados pela resolução dos problemas marítimos antes sentidos com os franceses e, em articulação com esse facto diplomático, a diminuição da presença dos seus navios predadores em resultados das dificuldades sentidas pelas frotas de diversos centros costeiros gauleses afectados pela instabilidade político-militar sentida no NW europeu a partir da década de sessenta. No geral, os meados do século XVI representaram uma conjuntura favorável aos negócios, assistindo-se à entrada em cena de novos portos e grupos mercantis neles estabelecidos, responsáveis pelo dinamismo do espaço atlântico que, no caso português (e de portos como Viana e o Porto), teve como principal motor a economia açucareira[1680].

[1679] Número que ainda poderia ser superior. Recorde-se o que foi dito atrás sobre as novas formas de tributação dos navios no Brasil, "escondendo" potenciais embarcações que tanham participado nessa rota.

[1680] ELLIOTT, John – *Europa en la época de Felipe II*. Barcelona: Editorial Crítica, 2001 (1ª edição inglesa em 1968 e revista e aumentada em 2000), p. 48-50.



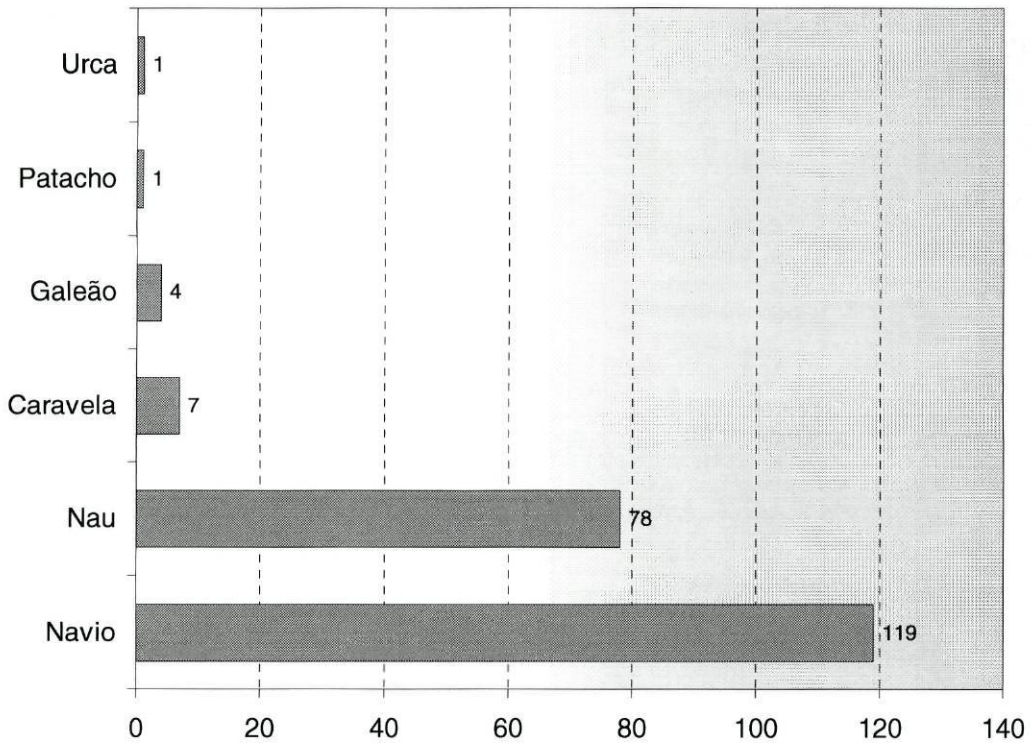
Mapa 10 – Rotas-tipo dos navios em trânsito para o Brasil (século XVI)

6.1. A cidade e a rota brasileira: navios e movimentos

Dificilmente saberemos ao certo quantos navios a cidade desloca para essa rota. O documento de 1573 a que já aqui fiz menção confirma outras alusões, de diversa proveniência, ao facto de, anualmente, se dedicarem a esse circuito cerca de uma dúzia de navios, numa rotatividade e dinâmica assinaláveis. Se bem que o nível de participação varie em razão de problemas conjunturais – por exemplo, a possibilidade de ter havido uma quebra momentânea com a perda de várias embarcações mercantes requisitadas pela coroa para expedições militares como a de 1588 ou desviadas para outras missões oficiais e dificilmente repostas à frota com a prontidão necessária[1681] – até às primeiras décadas do século XVII (repete-

[1681] A propósito da Armada Invencível, John Elliott considera que os mais prejudicados do malogro da expedição foram os armadores mercantes 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. Ver o trabalho citado na nota anterior, p. 320.

se, com algumas variações) o Porto manteve uma posição de destaque neste circuito do açúcar.



Fonte: documentação consultada para esta dissertação

Gráfico 28 – Navios na rota do Brasil (segunda metade do século XVI)

Neste gráfico não estão representados dezanove vasos, seja porque não estão identificados (referindo-se apenas os comerciantes e feitores de companhias que chegaram de viagem), seja porque, nalguns casos, se trata de eventuais repetições. Um primeiro comentário relativo a um dos navios mais tradicionais da história náutica portuguesa: a caravela. Encontramos sete a percorrer este circuito e, importa dizê-lo, todas elas, nesta segunda metade da centúria, apenas depois de 1568 e em cronologias mais aproximadas ao final do século XVI. O mesmo se observa nas rotas de pequeno e médio raio, de cabotagem com portos nacionais e da Península Ibérica. É como que um "reaparecimento" desta embarcação, fruto de algum desgaste financeiro e abrandamento do investimento naval por parte dos armadores, ligando-se, esta atitude, também, a uma estratégia de defesa contra os assaltos de navios modernos como os galeões ingleses ou os *fluyt* holandeses, optando-se por embarcações de mobilidade reconhecida. O mesmo, de certa forma, se pode dizer dos *navios*. Recuperando uma informação, melhor, uma pista de investigação fornecida por Carla Rahn Phillips, será possível que esta opção por navios mais ligeiros se deva a eventuais problemas no abastecimento de madeiras,

somados a uma aumento dos custos na compra de diversos materiais, os quais terão levado os armadores a construir navios menos exigentes nessa matéria-prima essencial[1682].

Embora as naus[1683] continuem a deter uma posição importante nesta rota (sobretudo durante as décadas de sessenta e setenta), a tendência, notória, é para o emprego de navios, embarcações mais baratas, mais pequenas, mais móveis, mais atractivas para os armadores e mais facilmente fretadas pelos homens de negócios que, como começa a ser regra, por motivos de segurança preferem distribuir os seus investimentos em várias embarcações ao mesmo tempo. Se as naus nos colocam problemas na definição das suas características – sobretudo porque o principal aferidor comparativo à a grande nau da *carreira da Índia* – nem sequer vale a pena perder tempo a tentar caracterizar o *navio* pois nem sequer dizer que arvorava pano redondo é, conforme as ocasiões, totalmente correcto[1684].

A mesma estratégia em correr o menor risco possível parece estar patente na utilização de um modelo moderno como o *galeão*. Porém, como se pode observar, apenas deparei com quatro referências à aplicação deste navio e, normalmente, associando o tráfico de escravos com o de açúcar tal como, aliás, acontece com o *patacho*, embarcação que lhe é aparentada. Provavelmente criado no tempo de D. Manuel, este navio, que conhece maior divulgação em meados do século, destinava-se a substituir, com vantagem, a caravela como navio de guerra. Francisco Contente Domingues, que venho a acompanhar, 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". Considera este investigador que a sua tonelagem variava entre os cem e os mil tonéis[1685]. No Porto, chegavam a ter menos tonelagem, conhecem-se exemplares com noventa e, antes do século XVII, raramente ultrapassavam as 170 toneladas. A sua função, na cidade, era essencialmente comercial. Isso talvez explique, em parte, a sua pouca utilização pelos armadores locais, embora os estaleiros da cidade, especialmente os do Ouro, se tivessem como que especializado na sua construção nesta época: sabendo-se

---

[1682] Além de que, os navios mais ligeiros podiam ser mais facilmente reparados – sobretudo fala-se da querenagem – e conseguia-se obter deles maior "esperança de vida útil". *Seis galeones para el rey de España...*, citado, p. 48-49.

[1683] Dando aqui de barato a frequente indefinição dos termos usados na documentação acerca dos modelos no activo.

[1684] Como já vimos, houve ocasiões em que *navios* preparados para fazer determinadas viagens, aproveitavam para mudar o velame.

[1685] "Galeão", in *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses...*, citado, vol. I, p. 442-443.

que se tratava de um navio adequado a operações militares e sabendo-se também das constantes requisições régias para o mesmo efeito entre as diversas frotas mercantes nacionais, era preferível apostar em modelos de embarcações "menos interessantes" para os serviços militares navais do estado[1686].

O contrato do Balio de Leça com Pedro Franco para a construção de um patacho de setenta toneladas de carga útil, já mais de uma vez citado, mostra a versatilidade dos estaleiros na afectação de novos navios à frota. Não creio que se trate do mesmo navio representado neste gráfico embora aquele também tenha, com toda a certeza, feito por mais de uma vez a rota do Brasil. "Embarcação de pequeno porte, com dois ou três mastros, castelo de proa, tolda e chapitéu. Era, como nos diz o já citado Francisco Contente Domingues, usualmente empregue em serviços militares como vaso de guerra de segunda linha [...]. Manuel Fernandes[1687] 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"[1688]. O patachos do Porto, tanto o que foi encomendado pelo Balio como o constante no gráfico, aproximar-se-iam da referida tonelagem (dado estarmos a falar de tonelagem de carga útil, fechada, no primeiro) e tinham, também, funções eminentemente comerciais[1689].

Finalmente, as urcas. Neste gráfico mostra-se apenas uma[1690]. Mas sabemos que os homens do Porto, bem familiarizados com elas, utilizaram-nas em mais do que uma ocasião e, em pelo menos dois casos, os papéis que as referem atribuem-nas a armadores da cidade – o que pode indiciar, por outro lado, alguma conivência dos meios mercantis portuenses com armadores nórdicos legalmente impedidos de participar nos circuitos protegidos pela coroa. De qualquer forma, não têm muita

---

[1686] Por outro lado, o custo desta máquina e a habituação a modelos que até então se haviam revelado eficazes neste percurso, desencorajaria o investimento neste modelo de navio. Tudo isto não passa de hipóteses de trabalho a confirmar com estudos posteriores.

[1687] Que, sem querer estar a entrar em qualquer polémica, creio ser natural do Porto, construtor de navios na ribeira do Ouro e, também, armador.

[1688] "Patacho", in *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses...*, citado, vol. II, p. 863. Dadas as dúvidas subsistentes, comparem-se estas características com o contrato referido, no qual se diz que este navio tinha "esporão à maneira de galeão", contrato esse que publico em apêndice.

[1689] Embora concorde com as atribuições militares apontadas a estes navios, estendendo-as, mesmo, aos do Porto. O Balio de Leça, para além de ser um forte comerciante – particularmente um traficante negreiro – estava ligado à contratação de navios para a coroa e sabemos que a sua frota privada (compreendendo, no mínimo, um galeão e um patacho) integrou expedições militares organizadas pelos Filipes.

[1690] Embora seja muitas vezes identificada na documentação do Porto como *nau*, tratava-se, mesmo nestes casos, de um navio com características algo diferentes.

expressão (se considerarmos serem mesmo navios da cidade). Isto não quer dizer que o transporte em urcas – e, mesmo, a frequência deste tipo de navio na rota brasileira – não o tenha.

6.1.1. Breve nota sobre a defesa da navegação

Na caracterização dos diversos modelos de navios efectuada nos parágrafos anteriores verificou-se a alternância entre as atribuições militares e as comerciais patenteada pela generalidade das embarcações. Embora a distinção entre navio de guerra e mercante comece a esboçar-se na alta Idade Média, só nos finais do século XVI se assistiu à evolução dos navios em função da sua aplicação como máquina de guerra e houve que desenvolver soluções para lhes conferir eficácia[1691]. Contudo, ainda não era o tempo de arredar definitivamente os mercantes das funções militares, armando-os. A verdadeira "revolução" no navio de guerra apenas se concretizará, em Inglaterra, durante o 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, relativamente ao vaso de guerra tendencialmente arredondado da centúria anterior[1692]. Esta temática, de história naval militar, remete para as soluções defensivas adoptadas pelos armadores do Porto no âmbito da navegação comercial por eles desenvolvida, nomeadamente na protecção da rota do Brasil, o caso mais delicado a resolver, dado que, como temos vindo a observar, era onde mais faziam incidir a sua intervenção. Trata-se de um tema bastante complexo, específico da história militar naval, e portanto apenas me limitarei a deixar breves impressões.

Defender um navio custava caro e as despesas variavam conforme as conjunturas e os espaços por onde se navegava, conforme era necessário meter mais gente na embarcação ou integrar artilharia entre o equipamento. Malgrado desde a primeira metade do século XVI, até antes, perante ameaças à navegação com origem nos mares do norte da Europa os reis portugueses (por vezes em colaboração com os vizinhos ibéricos) tentassem impor um sistema de vigilância dos mares com a organização de armadas de patrulhamento das rotas mais delicadas (projecto aliás,

---

[1691] UNGER, Richard W. – *Conception et construction des vaisseaux de guerre européens aux XVII^e et XVIII^e siècles*, in *Les marines de guerre européennes, XVII^e-XVIII^e siècles*, textos originais reunidos por Martine Acerra, José 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. 32.

[1692] Ver MEYER, Jean – *Les marines de guerre européennes (1650-1815)*, prefácio ao livro citado na nota anterior, p. 14.

polémico e nunca bem aceite pelos homens do Porto), o essencial da defesa da navegação competia aos privados. Dificilmente poderia ser de outra forma, aliás.

Em meados do século, ainda não havia possibilidades de se implementar no Oceano um sistema idêntico ao que há muito se conhecida no Mediterrâneo onde, graças ao tipo de navios utilizados em acção, era muito mais fácil prever ritmos. A organização de esquadras (da Biscaia, Guipúzcoa, Galiza e, mais tarde, Andaluzia e Portugal) tem ainda tanto de comercial como de militar. Cerezo Martínez, que tenho vindo a seguir, considera mesmo que, até à década de setenta do século XVI 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"[1693].

Durante muito tempo do período cronológico que nos ocupa, a grande preocupação da coroa portuguesa era com os navios da *rota do Cabo*, para os quais se organizaram "avisos" e criam "esperas" à altura das Ilhas, no seu regresso ao reino. Não havia experiência, recursos financeiros nem meios navais do estado para defender eficazmente outras rotas. Desde meados do século, como vimos, consoante a tonelagem do navio, a carga e a rota a seguir, uma das soluções para resolver o problema consistiu na aprovação, a nível do poder central, diversas provisões obrigando à inclusão de artilharia. Os mestres, sempre que o puderam fazer, recusaram-se a metê-la[1694]. E tinham razões para isso. Como afirma o mesmo Ricardo Cerezo, a artilharia do século XVI não era arma que resolvesse qualquer combate naval. E aponta um exemplo claro: "o grande confronto naval de 1588 entre a Armada espanhola e a frota inglesa mostra que, depois de quatro acções navais mantidas entre 31 de Julho e 7 de Agosto desse ano, não se produz um único afundamento por causa dos impactos encaixados pelas naves apesar de os canhões

---

[1693] CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo – *Las armadas de Felipe II*. Madrid: Editorial San Martín, 1988, p. 162. Em certo sentido esta questão remete-nos igualmente para um pensamento (e debate) recentemente desenvolvido por David Goodman (no estudo *Guerra naval y economía de guerra en la España de los Austrias*, trabalho a que dedicarei mais atenção adiante) acerca do verdadeiro papel da rainha de Inglaterra Isabel I na ofensiva britânica contra os interesses marítimos espanhóis: ao que parece, e ao contrário do que se afirma recorrentemente, ela terá mesmo tentado travar as acções de muitos aventureiros que, no seu entender, apenas serviriam para despertar a reacção de um inimigo formidável com resultados potencialmente desastrosos. Tal como disse, voltarei a este assunto.

[1694] E apressavam-se a apontar razões para o fazer alegando (com o exagero próprio de quem reivindica), por exemplo, que, tendo que meter artilharia, em vez dos sete ou oito homens que levavam a bordo, passariam a ter de contratar quarenta ou cinquenta. COSTA, Leonor Freire – *Naus e galeões...*, citado, p. 50. Mas quando não tinham outra alternativa e precisavam de colocar peças nos barcos, costumavam deixá-las nos portos logo que as autoridades viravam costas e, por altura das visitas aos barcos a passá-las de uns navios para os outros. Assuntos evocados na legislação – sobretudo sebastianista – que podem ser verificados em FERREIRA, J. A. Pinto – *Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino...*, citado, p. 331-392.

serem numerosos em muitas delas"[1695]. Por esse motivo, considera ainda este investigador da armada espanhola que a essência do combate naval quinhentista é ainda a abordagem, o corpo a corpo, tal como já aqui foi referido. É que, tão maus como a artilharia eram os artilheiros. Em carta de 1551, descrevendo alguns combates travados com os franceses no Brasil, Pedro de Góis escreve que, num deles, ninguém conseguiu acertar um único tiro num galeão e isto apesar de ele ser "grande como uma torre"[1696]. Recorrendo ao discurso de D. Francisco Manuel de Melo sobre a guerra naval, Cerezo entende que a função da artilharia é, essencialmente de desgaste do adversário e, para tal, ganham muito mais valor as armas portáteis e as peças mais ligeiras, sobretudo porque provocam muitos maiores estragos entre as equipagens adversárias, facilitando depois o sucesso da abordagem[1697]. Mas evidentemente que as recusas dos mestres não resultaram de caprichos nem eram feitas de ânimo leve. Claro que havia preocupações com o assunto, repetindo-se as notícias de navios como os de Leça que estavam em portos da Galiza e não "ousavam" navegar com receio dos corsários[1698]. A perda de um navio e das suas mercadorias podia significar a ruína de um comerciante[1699]. Portanto, houve que acautelar esses interesses. Mas, como disse, de forma mais incisiva consoante as épocas e os problemas vividos no mar. Por exemplo, no fretamento da nau *A Conceição*, mestre Francisco Pires, morador na 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, não parecem muito preocupados com o armamento, ficando decidido que mesmo que o "plecarte" obrigue o mestre a meter artilharia, esta e o pessoal de guerra será por conta dele que "o pagara a sua

---

[1695] CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo – *Las armadas de Felipe II*..., citado, p. 124-125.

[1696] *Alguns documentos sobre a colonização do Brasil (século XVI)* ..., citado, p. 119.

[1697] D. Francisco Manuel de Melo, *Política Militar*, 1638, citado por CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo – *o. c.*, p. 146. Porém, e como foi dito, trata-se de um assunto complexo e algo controverso. Richard W. Unger, por exemplo, atribui à artilharia um papel relevante nos combates navais desde o século XVI (analisando literatura militar onde verifica uma constante atitude dos teóricos militares – sobretudo ingleses – no sentido de se encorajarem os armadores a artilhar os navios a metê-la a bordo principalmente a partir de 1540 e com resultados positivos desde 1550). Papel importante da artilharia, quanto mais não seja pelo seu efeito psicológico. Sem deixar de considerar a importância que a abordagem tinha neste contexto, refere que os combates navais se começam a fazer sobretudo à distância; o *Golden Hind*, navio de Drake, com ferozes marinheiros a bordo, que não recusavam uma boa luta corpo a corpo com o adversário, mas que conseguiu grande parte das suas vitórias apenas intimidando as presas com as salvas de artilharia levando-as à rendição. Sobre este assunto ver o estudo deste investigador *Concepcion et construction des vaisseaux de guerre*..., citado, p. 32-33.

[1698] TT – *Corpo cronológico*, parte I, maço 87, doc. 115.

[1699] Por isso também as estratégias de armação em vários vasos, por isso os modelos de navios mais pequenos e mais rápidos para escapar aos agressores, por isso a distribuição das cargas por várias embarcações, por isso, claro, os seguros marítimos.

custa"[1700]. No entanto, 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, a artilharia, se a tiver que meter ("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"[1701].

A principal solução defensiva era a navegação em conserva. Tal como era prática corrente utilizada desde a Idade Média. Todavia, também aqui devemos ter algum cuidado nas afirmações que produzimos sobre o assunto. Seja porque o ambiente marítimo era calmo, seja porque a tentativa de retirar vantagens da antecipação ou a simples urgência e escolha de tempo adequado de navegação assim o determinassem, 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 tever em a dicta nao a dicta carega deles mercadores caregada partira logo tempo avendo tempo nam perdendo direitamente pera o dicto Imves *sem esperar mais por frota nem companhia allgua nem a hyr busquar a outra parte algũa*"[1702]. Portanto, neste caso, nem artilharia nem companhia. Mas, como disse, o habitual é haver acordo entre os mestres e, sendo possível, a navegação fazer-se em conserva[1703]. Mais ainda quando a insegurança aumentava no mar.

É precisamente num contexto de relativa instabilidade (1576[1704]), com notícias de assaltos a algumas embarcações da cidade – perpetrados por ingleses, principalmente – que encontramos no Porto notícias sobre os preparativos de defesa de um grupo de navios preparados para rumar ao Brasil. Trata-se de um importante documento porque nos permite perceber de forma mais completa como se organizavam estes pequenos comboios navais, os critérios de escolha da escolta, os trajectos durante os quais durava a sua obrigação de defender dos vasos que a acompanhavam e os direitos e deveres de cada um dos componentes da frota. Raro e importante, interessa explorar este documento. Ao registá-lo nos seus livros,

---

[1700] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 16, fl. 139. Ver apêndice documental.
[1701] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 41, fl. 91. Ver apêndice documental.
[1702] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 16, fl. 139.
[1703] Trata-se de um assunto interessante sobre o qual importa reflectir. A observação dos documentos mostra-nos, mesmo, implicitamente (embora isso até possa ter um significado mais profundo) uma certa preferência em certos mestres navegarem juntos. Há casos em que os encontramos na Flandres e, mais tarde, em S. Tomé ou no Brasil. Importa recolher o máximo de referências, cruzá-las e verificar resultados.
[1704] Por exemplo, no reino vizinho, em 1569, perante 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.

certamente a pedido dos mareantes, a câmara do Porto aceita ficar como organismo tutelar do contrato de obrigação estabelecido entre eles. Porque é a única vez que se documenta este tipo de situação, podemos pensar num número variado de situações para que tal possa ter acontecido[1705], que nem sempre esta solução era adoptada (pelo menos nesta forma praticamente institucional) ou que os navios que saíam da cidade para o Brasil tinham outro ponto de encontro mais habitual para zarparem em conjunto. Por todos os motivos atrás expostos, creio que se justifica a apresentação deste texto, com alguns comentários no final:

"Obrigaçam do capiton das naos que vom pera o Brasill / capitom Francisco Gonçallvez da Sillva".

Ano do nacimento 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 Pampllona, 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 Allvarez 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 diserom aos ditos vereadores que elles estavom prestes pera com ajuda de Noso Senhor partirem desta cidade todos jumtos em companhia hums hiom pera o Brasill e outros pera a pescaria do bacalhao e por elles quererem ir jumtos em frota queriom fazer e ordenar hum capytam mor da dita frota e companhia e que tinhom ordenado e asemtado 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 Avamgelhos 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

---

[1705] Especial perigo no mar sentido então e necessidade de defesa mais premente, por exemplo.

de Sua Allteza / e elle Francisco Gonçalvez da Syllva ho aceytou e se obrigou a fazer a dicta companhya 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 Allvarez e Manuell Ribeiro e Sallvador Gonçallvez Morgante e Gaspar Gomez tomarom o mesmo juramento dos Samtos Avangelhos em que poserom suas mãos e todos prometerom e se obrigarom 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 decraradas E por serem todos asi contemtes 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 diserom que segiriom ata ilha da Madeira e dahi pera diante ho mais que pudesem e por verdade asinarom 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"[1706].

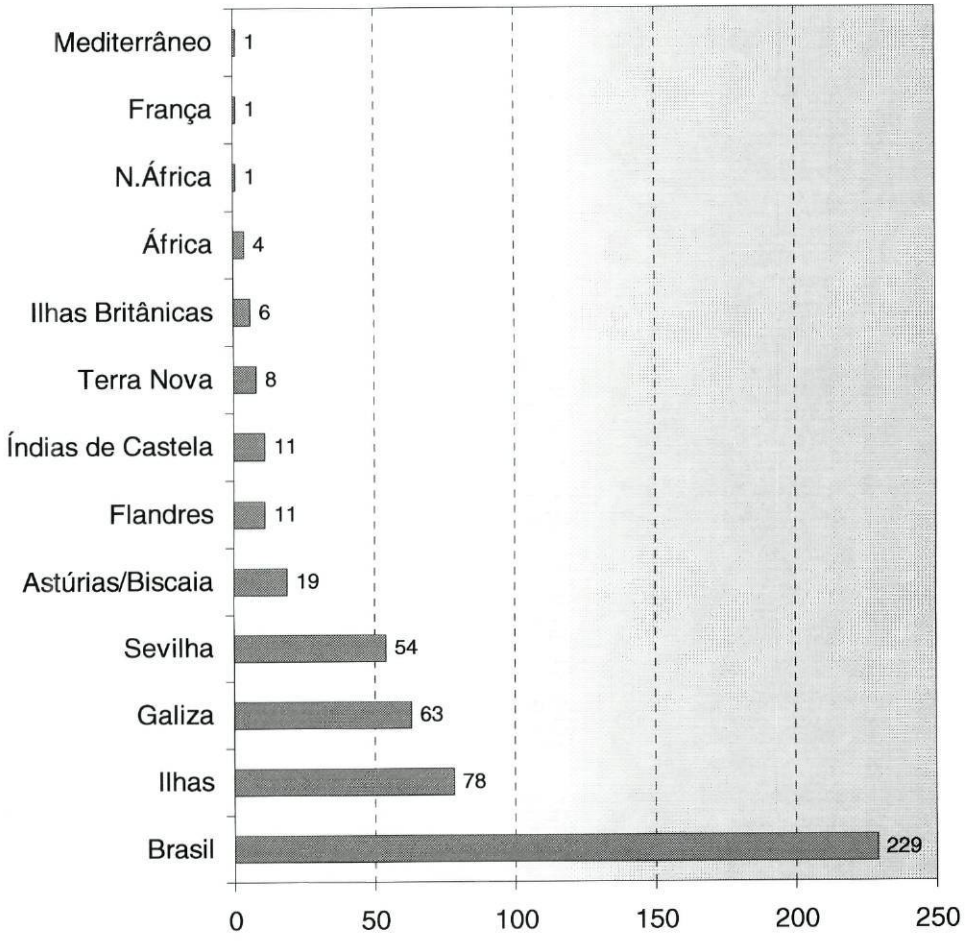
Assinam os seis mestres. O auto foi lavrado entre 17 e 21 de Março daquele ano, o que é mais uma indicação sobre os tempos de partida para o Brasil, o movimento de saídas do Douro e a coincidência da saída de navios para destinos diferentes. Como se pode verificar, há um reforço da imagem da forte ligação entre o Porto e os seus ancoradouros satélites. O facto de se anunciar, explicitamente, a pretensão de os navios saírem juntos em frota, poderá querer dizer que, noutras alturas, sairiam juntos mas, no mar, era cada um por si. A frota implica, como aqui se mostra, coesão deliberada, organização. Um pouco explicando o papel da câmara do Porto neste processo, uma vez que se refere mais de uma vez o regimento de D. Sebastião sobre os navios artilhados, essa participação deverá acontecer porque segundo esse mandado régio é à Câmara que compete, como já vimos, a vistoria dos navios que saem do porto e devem levar artilharia. Há também um reforço da imagem do galeão mais como navio de comércio do que propriamente navio de guerra: apesar de um galeão integrar este grupo o essencial da defesa compete à nau. Finamente, reconhece-se o papel da artilharia como meio de defesa – a nau é escolhida porque, para além de ser grande e poderosa, está muito bem artilhada para efeitos de dissuasão dos eventuais adversários.

[1706] AHMP – *Vereações*, liv. 25, fls. 294-295.

Porém, os agentes náuticos portugueses terão "descoberto" naturalmente outra forma de se proteger dos adversários: a fuga. E isso conseguia-se com navios mais pequenos e mais ligeiros, navios que enquadram o perfil da frota da cidade e são acrescentados pela "recuperação" de um modelo outrora emblemático no mundo marítimo nacional, a caravela. Será tanto por razões economicistas como defensivas que veremos este navios ressurgir entre a frota do burgo durante a última década de Quinhentos, continuando a ser construída ao longo do século seguinte.

6.2. O desempenho dos navios: os principais circuitos e a "divisão internacional do trabalho"

Depois destas primeiras palavras acerca de alguns tipos de navios e de formas de defesa da navegação, vejamos o que acontece em matéria de transporte, observando o que se passa com o conjunto de rotas desta mesma época.



Fonte: todos os documentos consultados para esta dissertação

Gráfico 29 – Rotas de comércio internacional (2ª metade do séc. XVI)

Antes da análise deste gráfico, é importante dizer que existem cerca de 250 casos (recorde-se, de ocorrências marítimas) que aqui não estão representados. Conhecemos a existência destes navios pelos seguintes motivos: porque estão ancorados no Douro; porque os seus mestres e marinheiros tiveram alguma questão a tratar na cidade, e isso ficou registado; porque ainda estão em construção; porque figuram numa procuração ou testamento, etc.

Contudo, pela estrutura da documentação estudada, pelo tipo de relações económicas detectadas e pela generalidade dos discursos produzidos sobre estes assuntos a nível local, acredito que, embora se trate de um número bastante apreciável, não alteraria substancialmente a estrutura desse mesmo gráfico. Quando muito, e darei conta disso adiante, reforçaria algumas tendências relativas à frequência numa ou noutra rota. Por outro lado, não foram tidas em contas escalas (nas Ilhas, em Cádiz, Porto de Santa Maria, Málaga, Viveiro, Laredo, Lequeitio, etc.) que implicariam um detalhe impossível de concretizar numa representação deste tipo.

Penso que os grandes aferidores da capacidade de transporte da frota mercante portuense se encontram, *grosso modo*, fora dos grandes eixos representados pelo Brasil, Ilhas, Galiza e Sevilha. E, como se pode verificar, eles são escassos. Muito do que já foi dito anteriormente explica esta afirmação. Nestas rotas, o Porto participa directamente, são os circuitos onde investe e para os quais necessita de meios. Quase que se pode dizer que os navios da cidade (bem como outros dos seus portos satélites) existem em função daquilo que a cidade pretende destes espaços. Fora deles, repito, a sua capacidade de manobra é bastante mais reduzida. O Porto da segunda metade de Quinhentos não é, definitivamente, um ancoradouro dedicado ao frete, ao transporte por conta de outrem, mas sim um centro portuário maioritariamente ao serviço dos seus mercadores, um porto de comércio portanto.

Volto a destacar o caso da Flandres. Num universo de navegação tão alargado, surgir apenas mencionada por onze vezes (embora possamos alargar um pouco mais essa cifra com os casos que não especificam destino dos navios), é sinal de uma inversão de um quadro de participação própria já por mais de uma vez afirmado[1707]. A perda de capacidade de transporte efectuado por navios do Porto nessa zona (que parece, em certa parte, ser resultante de uma estratégia traçada pela própria cidade) não implicou uma secundarização da actividade marítima rumo

---

[1707] Recordemos a análise dos números das "avarias" de Antuérpia entre 1565 e 1568 efectuada por Amélia Polónia: apenas cinco embarcações da cidade demandam essa zona; *O Porto nas navegações ultramarinas quinhentistas...*, citado, p. 33.

a ela, nem sequer uma diminuição da importância da Flandres nos horizontes comerciais da cidade, antes uma reorganização da mesma. A cidade constituiu-se como centro exportador de produtos de grande procura na região, especialmente açúcar, mas deixando a distribuição dos mesmos a empresários marítimos de outros portos nacionais e estrangeiros (cada vez mais a estrangeiros), posicionamento que se poderá explicar por vários motivos, de certa forma já nossos conhecidos mas sobre os quais é conveniente insistir.

- Em primeiro lugar, pelo facto de, em grande parte dos casos, os navios chegarem do Brasil fortemente desgastados não sendo aconselhável, em regra, prosseguir viagem para a Flandres sem uma estadia mais ou menos prolongada num estaleiro, situação que implicaria atrasos, numa altura em que estes já não eram aceitáveis devido à demanda do mercado.
- Em segundo lugar, para evitar os conhecidos (e temidos) perigos de uma navegação cada vez mais ameaçada pelos conflitos marítimos nas rotas do NW europeu que, crescentemente, colocavam em causa a actividade seguradora das companhias que a tal se dedicavam tornando o transporte de mercadorias uma aventura cada vez mais arriscada[1708].
- Finalmente, e, de certa forma, ligada também ao ponto anterior, pela oferta de transporte fornecida por outras frotas, bem ambientadas nesses percursos. Já referi, apoiado nos estudos de Amélia Polónia, a relativa decadência dos agentes marítimos de Vila do Conde na segunda metade da centúria. E, na falta deles, houve que encontrar alternativas – e isso, pode-se dizer, aconteceu muito cedo – junto de armadores estrangeiros estantes na Galiza, em Viana, em Lisboa ou no Porto[1709].

Mas esta oferta de transporte não era garantia de segurança absoluta. A prová-lo, temos uma série de documentos sobre cobranças de seguros (nos quais podemos reconhecer a conhecida interferência de predadores nórdicos em diferentes rotas) relativos a assaltos feitos a navios de diferente pavilhão transportando cargas de mercadores portuenses. Entre esses diplomas, destaco a procuração de 13 de Janeiro de 1577 passada por Francisco Bentalhado a Lopo Nunes Vitória para cobrança, junto de "Gregório de Santo Tis", de Burgos, "asegurador em ha polliça da

---

[1708] Como estruturalmente já o era dado o facto de muitos pequenos investidores não fazerem seguro daquilo que vendiam.

[1709] As cláusulas de alguns contratos de fretamento – que podem ser consultados em apêndice – reforçam esta situação: nas últimas décadas de Quinhentos, os portos de regresso preferidos são o Porto e Viana, onde estão ancoradas urcas flamengas, e ocasionalmente Lisboa (embora este seja uma caso ainda a referir pois há outros contratos onde se refere, explicitamente, que o navio não deve ir a Lisboa).

naao Esprito Santo 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 cinquoenta 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 cinquoenta ducados do seguro que nela se fezeram desta dicta cydade do Porto para Invés. 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 cinquo ducados que se fezeram na naao de Symão Busquete [trata-se da nau *Serva*] de Gualliza há Fllamdes"[1710].

Aliás, o problema pode ser ainda bem mais complexo. Sendo impossível detalhar a história de cada uma das rotas[1711] deixo apenas a indicação de que, a certa altura, em especial com a aproximação do final da centúria e após as grandes operações militares de 1588 e do início da década de noventa, as próprias rotas estratégicas da cidade sofrem com uma aparente escassez de meios marítimos locais que implicará a participação directa de embarcações estrangeiras ao serviço dos nossos homens de negócios[1712]. Isso é notório na rota do Brasil. Se verificarmos a documentação comercial marítima publicada em apêndice vemos como nesse período final da centúria parece haver um abrandamento dos meios navais deslocados para a rota brasileira. Aproveitando o conceito avançado por Romero Magalhães de "fronteiras definidas e restringidas" para a primeira metade do século, parece que o Porto procurou ciosamente manter uma espécie de "monopólio" de transporte nesta rota que, no entanto, abrirá brechas face à concorrência e maior competitividade dos meios (maior oferta de navios e fretes mais baratos[1713]) que lhe eram oferecidos pelos empresários de navegação do Norte e, eventualmente, face ao aumento da procura de açúcar gerado no seio das grandes companhias de mercadores cristãos-novos estabelecidas na cidade e com fortes ligações à economia internacional. E o

---

[1710] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 57, fls. 67v-68.

[1711] Apenas o farei, e mesmo assim sem grandes preocupações de exaustividade, com o estudo de caso da rota das Ilhas Atlânticas, circuito charneira na actividade comercial marítima do Porto de Quinhentos.

[1712] Ainda antes dessa data importa referir a utilização, creio que excepcional, de dois navios de Cádiz, fretados por mercadores do Porto em 1579, trazendo açúcar do Brasil (Baía) para o Porto. Não é possível saber se fizeram a totalidade da viagem ou se se trata de embarcações fretadas no sul de Espanha onde terão arribado alguns navios portugueses. Ver ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 66, fl. 182v.

[1713] Sem possibilidades de acompanhar cabalmente a evolução do preço dos fretes, aponte-se esta única indicação, de que em 1568, em período de relativa acalmia o preço do frete para a Flandres representava cerca de 50% do valor da tarifa para o Brasil (5 cruzados/tonelada para a Flandres, 11 cruzados para o Brasil) – ou seja, era mais uma despesa importante a considerar na totalidade do negócio. Ver quadros que acompanham o apêndice documental.

circuito abre-se às urcas[1714]. Em 1595, Francisco Ferreira, feitor de Pedro Aires Vitória, a caminho do Brasil na urca *Fortuna*, mestre Corneles Cornelis, compromete-se a mandar desse território, anualmente, certo açúcar. O primeiro retorna nesta mesma embarcação. Os carregamentos seguintes, serão remetidos "na urqua que lhe pareser que vier pera Lixboa ou Veana"[1715].

Concentrado em especial nesta segunda metade do século, o transporte em urcas, não apenas na rota sul-americana, ocorreu pelo menos em sessenta e quatro vezes. A familiaridade dos mercadores do Porto estantes na Flandres também facilitava esse arrolamento de navios. Por exemplo, em 1570, sabemos que Simão Soeiro, mercador do Porto estante e morador em Anvers aplicou 600 mil reais "em dinheiro de contado" no equipamento e mantimentos de uma urca que trouxe mercadorias a Álvaro Eanes, do Porto, a qual urca desembarcou a fazenda em Aveiro[1716]. Na maior parte das vezes, atribui-se-lhes pavilhão flamengo mas, por vezes, especifica-se um pouco mais a proveniência destes barcos aos quais, como também já disse, se lhes confere semelhanças com as nossas naus. Assim, estantes no Douro ou contratadas por negociantes do Porto noutras paragens temos as bojudas urcas suecas, holandesas, alemãs e dinamarquesas, para além de duas (ou três) previsivelmente portuenses.

Nacionalidade	Número
Flandres	51
Suécia	6
Holanda	2
Alemanha	12
Dinamarca	1
Portugal	2

Quadro 21 – Urcas utilizadas por mercadores do Porto na segunda metade do séc. XVI

Apenas alguns breves comentários a este quadro.

- O termo "flandres", na documentação do Porto, não deve, muitas vezes, ser tomado à letra. Alguns dos navios suecos e dinamarqueses eram abrangidos por essa designação, assim como alguns alemães, prática que condiciona a identificação correcta do pavilhão de alguns destes barcos. Em sentido inverso, quando se diz que um navio é sueco ou, sobretudo, alemão

---

[1714] Trata-se, no fundo do prolongamento de um fenómeno, já aqui indicado, sentido nas rotas atlânticas europeias (até ao Mediterrâneo) conquistadas por holandeses, ingleses e hanseáticos. Sobre este assunto e suas consequências no reino vizinho ver VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín – *o. c.*, p. 55.

[1715] ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 4, fl. 12. Ver apêndice documental.

[1716] ADP – *Po 1º*, 3, liv. 36, fl. 38.

(especificamente de Hamburgo), podemos estar perante naves holandesas que aproveitam para mudar de bandeira com o objectivo de mais facilmente furarem os bloqueios impostos pelo governo de Madrid e continuarem a fazer comércio com os portos ibéricos, na Península, nas Ilhas ou, como vimos, mesmo no Brasil.

- Ainda relativamente ao caso alemão, notório em finais da centúria como os livros de visitas de saúde comprovam, devemos também considerá-lo como reflexo do crescimento acentuado dos portos da Alemanha marítima – para além de Hamburgo, os navios mais citados procedem de Lubeck, Bremem, Riga ou Emden – bastante beneficiados com uma crescente ligação à Inglaterra. Esse facto, de certa forma, poderá, indirectamente, compensar a quebra das relações entre os portos ibéricos e britânicos, a que já aludi, que terão prosseguido por intermédio das embarcações germânicas[1717].

- Os dois navios que aparecem especificamente como holandeses surgem na cidade em 1595 e 1597 tratando-se de embarcações de Roterdão e, possivelmente, de Amsterdão. Embora comece a ser problemática, esta presença tem raízes no acolhimento de comunidades mercantis dos portos holandeses em Portugal, admitido por Filipe II, e que permitiu estimular os negócios da grande colónia holandesa de Lisboa, ligada por correspondentes a outras congéneres, do Porto e de Viana[1718].

- A frequência de navios da Suécia – que pode, como disse, ocultar navios de bandeira holandesa – ocorre exclusivamente entre meados do século e 1599, altura em que João III e seu filho Segismundo fazem o país regressar ao catolicismo, levantando-se as restrições existentes à sua presença nos portos da Península Ibérica. Interessa também perceber o interesse desta navegação procedente dos mares do Norte e Báltico para os nossos mercados: por um lado, como abastecedores de cereais e, por outro, como fornecedores de materiais pesados, entre outros, aplicados no sector da nossa indústria naval, de forma crescente. Eram, por seu turno, grandes importadores de azeite e dos nossos produtos coloniais. No fundo, dão continuidade ao grande complexo de negócios da Hansa, inaugurado nos tempos medievais.

[1717] Sobre a prosperidade marítima alemã e a sua ligação à Inglaterra ver ELLIOTT, John – *o. c.*, p. 53.

[1718] Reforçando assim as ligações poderosas que estas detinham por intermédio das companhias portuguesas no mundo colonial ibérico. Sobre este tema ver STOLS, Eddy – *Experiencias y ganancias flamencas en la monarquía de Felipe II*, in *Las sociedades ibéricas y el mar...*, citado, vol. V, p. 167-169.

- A concluir, note-se que este fenómeno não é exclusivo nos centros marítimos e mercantis nacionais. Nem sequer é da segunda metade do século. No âmbito de uma política de compromisso com os seus súbditos flamengos e alemães (ou seja, dos que mais se destacam também no Porto), Carlos V outorgou-lhes uma série de privilégios económicos no contexto da política de transporte que os favoreceu claramente. Desde 1523 ouvem-se fortes queixas contra o facto de os comerciantes castelhanos preferirem carregar em naves estrangeiras, situação que se arrastará (e acentuará embora temperada com algumas medidas restritivas), à medida que o século XVI avança.

A alternativa do transporte em urcas deverá ter sido igualmente forçada pela acção das redes comerciais cristãs-novas, desejosas de retirar também algum proveito das transacções (mais ou menos lícitas) que se faziam em torno da rota das Índias de Castela. O Porto entra neste esquema. Que é conhecido das autoridades: em 1538, a pedido do próprio imperador Carlos V, procede-se a uma diligência nos portos de 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 entre estas, sem dúvida, o contrabando de metais preciosos, razão de ser deste pedido imperial[1719]. Relativamente às facilidades concedidas aos armadores nórdicos, são particularmente eloquentes os protestos apresentados em cortes como as de Valladolid de 1555 e Toledo de 1559[1720].

Entre estas datas e a importante segunda década do século XVII 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. O que é certo é que, "a princípios da década de 1620 não havia nenhum perspectiva de que os neerlandeses passassem à ofensiva [no Atlântico] numa escala comparável à do Oriente". Sobretudo a partir do final da trégua (1609-1621) os holandeses voltaram a ter problemas com o abastecimento de sal e com a alimentação da sua indústria de refinaria de açúcar que crescera fortemente durante aquele período, beneficiando da liberdade de movimentos outorgada. A forma de contornar estes bloqueios era através do velho recurso às redes dos mercadores que "comerciavam com o Porto, Viana, Aveiro e Lisboa", mercadores cristãos-novos que, graças aos seus esquemas

---

[1719] Para se saber o seu número, tonelagem, porto de origem, natureza da carga, etc. GODINHO, Vitorino Magalhães – *Os descobrimentos e a economia mundial...*, citado, vol. IV, p. 143-144.

[1720] VÁZQUEZ DE PRADA, Valentín – *Consideraciones en torno al cambio estructural del comercio español...*, citado, p. 40-42.

organizativos conseguiam contornar obstáculos e manter importantes correntes de navegação[1721]. Como já vimos.

6.3. Ainda os percursos frequentados

Regressando aos comentários relativos aos percursos efectuados pelos navios do Porto, devemos notar mais alguns aspectos.

Importância do circuito setentrional da Península, aqui definido como Astúrias/Biscaia. Coloquei-a fora do grande complexo de rotas percorridas por navios do Porto não tanto pelo número de navios da cidade que por aí descobrimos mas sim porque o enorme volume de transacções realizado com aquela zona é, maioritariamente, assegurado pelas embarcações da costa do mar Cantábrico. Estão documentadas mais de setenta viagens rumo ao Porto com navios de Castropol, Luarca, Santander, Castro Urdiales, Portugalete, Bilbau, Bermeo, S. Sebastián, Fonterrabía, Mondragón, entre outros.

As relações com as Ilhas Britânicas também abrandaram – embora aqui se possa falar em quebras da navegação nos dois sentidos e, mais ainda, em soluções por vezes pouco claras que funcionaram como compensação[1722]. Enquanto os jogos económicos se sobrepuseram aos problemas políticos, houve transporte de mercadorias portuguesas em navios ingleses (um deles chegou mesmo a ser assaltado por corsários da mesma nação e levado para Bristol) a partir da Galiza, local onde se fizeram diversas transacções entre companhias portuenses e armadores britânicos, e diversas visitas de embarcações inglesas ao Porto. O movimento, aliás, tinha raízes medievas. Sem que se possa falar de um tráfego constante, sempre franqueavam a barra do Douro algumas embarcações inglesas, irlandesas (estas ainda continuaram a aparecer esporadicamente) e escocesas, parecendo haver uma ligeira recuperação em finais da centúria[1723]. Relativamente à

[1721] Voltamos a estar perante uma situação bastante complexa. Na própria Holanda, haverá polémica quanto à conveniência em manter o abastecimento de açúcar por intermédio de navios inimigos, leia-se, ibéricos e debates entre mercadores de elite como Tomás Nunes Pina, homem que fez grande parte da sua carreira comercial no Porto e, de Amesterdão, viu alguns dos seus navios serem assaltados. Voltando à questão do contorno dos bloqueios, Jonathan Israel, que venho acompanhando, confirma que os movimentos em navios de pavilhão "fictício" se faziam melhor pelo Porto, Viana e Faro, "centros de contrabando com a Holanda", como se vinha prevendo desde a primeira metade do século XVI; *La república holandesa y el mundo hispánico (1606-1661)* ..., citado, p. 118-121,131. Sobre a aliança entre os ricos marranos portugueses e os holandeses, especialmente frutuosa a partir dos anos noventa de Quinhentos ver também TENENTI, Alberto – *El Mediterráneo entre dos siglos: cincuenta años después de Braudel*, in *Las sociedades ibéricas y el mar...*, citado, vol. II, p. 14-15.

[1722] Ver o que se diz à frente sobre os navios alemães.

[1723] Como se pode observar nos livros de visitas de saúde, já citados neste trabalho. Aliás, numa observação que nos deve levar a reflectir – e que a documentação, ao fim e ao cabo,

meia dúzia de navios do Porto constante do gráfico, quatro foram a Inglaterra e dois à Irlanda, cujos mares também eram frequentados em razão das pescas.

Outro movimento que parece ter sido algo afectado com o forte investimento na rota brasileira (e consequente deslocamento de meios navais para essa rota) é o que se realizava em direcção à Terra Nova. Lembremos que para aí eram conduzidos os maiores navios e os mais bem equipados, pelo menos até meados de Quinhentos. Os registos desta segunda metade do século mantêm-se relativamente estáveis e idênticos aos da primeira metade da mesma centúria – o que, tendo em conta o maior volume de viagens documentadas representa alguma estagnação. Mais concretamente, falamos em oito navios que se dirigiram para essa zona pesqueira. Observando os dados da redízima, vemos como a cidade continuava a garantir o abastecimento de bacalhau – e, mesmo, os negócios com a sua redistribuição – concedendo facilidades (por exemplo no abastecimento de sal) e fretando navios, que faziam da cidade base de partida e ponto de chegada, de Aveiro e Viana, num processo que será regra no contexto desta pesca de altura na Bretanha dos séculos XVII e XVIII[1724]. Além disso, também o recebia por intermédio de armadores biscainhos e bretões[1725].

O Mediterrâneo deixou de ser um destino a considerar, como aliás já se vinha percebendo desde a primeira metade do século. No entanto, apesar da vocação atlântica, cada vez mais vincada, da economia marítima portuense, é estranho o reduzido número de viagens rumo a esse espaço quando sabemos que as companhias cristãs-novas mantinham aí correspondentes e negócios de peso. A notícia de um navio para Civita Vecchia a carregar alúmen – registada no gráfico – e negócios de mercadores do Porto em Livorno[1726], complementados por um fretamento em navio holandês para este mesmo porto feito na cidade logo a abrir o século XVII[1727] deixam no ar a ideia de que esta ausência é mais aparente do que real. Trata-se de um assunto a verificar futuramente.

---

comprova – Cerezo Martínez considera que, apesar dos corsários e dos graves problemas por eles causados, a navegação, com maior ou menor dificuldade prossegue. Prossegue com a essencial colaboração de outras armações – como a alemã que já aqui vimos – e, mesmo, dos próprios ingleses e holandeses que não se dedicaram à pirataria. Ver a obra deste investigador que tenho vindo a citar, p. 387.

[1724] "O destino de regresso é, de imediato, o dos grandes portos, *nos quais os navios encontraram o frete*". LE BOUEDEC, Gérard – *Activités maritimes...*, citado, p. 18 (sublinhado meu).

[1725] Tal como se pode constatar nos livros de visitas de saúde aos navios.

[1726] Ainda no século XVI. Ver CASADO ALONSO, Hilario – *Los seguros marítimos de Burgos...*, citado, Quadro VI.

[1727] ADP – *Po 2º*, liv. 35, fl. 186v-188.

Caso também algo inexplicável – a não ser por problemas políticos ou pela inserção noutras rotas, como por exemplo o regresso das Ilhas, iludindo a sua real dimensão – é o da navegação rumo a França. Outra justificação possível poderá encontrar-se no domínio dessas rotas pela navegação francesa que chega ao Porto com bastante regularidade e é concretizada por navios de portos como Olonne, La Rochelle, Roscoff, Bordéus, Bayonne, Honfleur, Harfleur e Ruão.



Foto 27 – Capitania medieval e porto de Honfleur (na actualidade)

Outro dado a salientar relaciona-se com a rota das Índias de Castela. Que, diga-se, se processa nos dois sentidos, apesar de todos os entraves legais. Sabemos de navios do Porto a dirigir-se para o espaço caribenho, assim como naves daí vindas a atracar na cidade. Não é um fenómeno muito habitual mas fez-se sentir. Inclusivamente, antes de 1556 chega a ser vendido um navio do Porto, a nau *Misericórdia*, ao bispo das Honduras, que o pretendia integrar no circuito das Índias[1728]. No quadro de actividade dos navios do Porto que acompanha este

[1728] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 10, fl. 13v. E, provavelmente, outro navio do Porto terá sido vendido – ou integrado nalguma frota – a partir de Sevilha, gerando uma série de procurações para recebimento de dinheiros que estavam por pagar. Assim, a juntar aos navios estrangeiros, especialmente urcas flamengas e fluyts holandeses (estes admitidos em 1571), a *carreira das Índias de Castela* também contou com navios do Porto pelo menos desde meados do século XVI; sobre estes navio nórdicos na *carreira* e a diversidade de embarcações que a integravam ver GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio – *La* Carrera de Indias..., citado, p. 114-115.

trabalho encontra-se documentada uma parte dessa movimentação. Mas muito mais se pode inferir das inúmeras procurações para cobrança de fazendas de náuticos portuenses, donos de navios, mestres, pilotos ou marinheiros, de alguma forma envolvidos nessa importante rota atlântica. Aliás, muita da atracção por Sevilha tem como fito a entrada na *carreira*. Assim como os vários processos judiciais sobre embargos de mercadorias acerca de navios que idos ou retornados do Brasil, "por caso fortuito" que não parece tão fortuito quanto isso[1729], vão ter a Santo Domingo ou a outros portos das Caraíbas. Um dos mais significativos ocorreu com a urca *São Gabriel*, "de que vinha por mestre he capitão Sebastião Martinz de Figeiroa morador nesta cidade" que, vindo de Pernambuco carregada de açúcar de Lopo Nunes Coutinho, Domingos Lopes Vitória e Diogo Gomes (mercadores com relações de comércio bem estabelecidas neste espaço), "he por causa dos tempos fortuitos foi ter de arribada ao porto de Porto Riquo [...] onde descarregou por ordem de justiça"[1730]. Não era a primeira vez nem seria a última.

Recordemos um aspecto essencial que a historiografia durante muito tempo ignorou: com a União Dinástica concretizou-se uma fortíssima ampliação das rotas e negócios dos portugueses no âmbito do império espanhol (e os do Porto, pelos dados que recolhi, terão sido dos mais beneficiados). Em finais do século XVI várias firmas conseguiram facilidades na sua pretensão de se estabelecerem em portos-chave do mundo ultramarino. Só a título de exemplo, e porque interessa directamente ao tema que nos ocupa, assinale-se que "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[1731]. Eis mais um tema a necessitar de aprofundamento e, por certo, a trazer grandes novidades, muito para além dos simples fenómenos de navegação.

Como última explicação para as alterações da política marítima do Porto na segunda metade do século XVI e a reduzida capacidade de transporte da sua frota mercante encarada como actividade em que se investia deliberadamente, devemos considerar o investimento noutros campos de actividade marítima, ainda fora dos circuitos europeus, como o tráfico de escravos para o Brasil e Índias de Castela negócio que fazia deslocar para a área atlântica, de forma prolongada, uma série de navios que

---

[1729] Tanto pela repetição como pelos mercadores envolvidos.

[1730] ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 13, fl. 166.

[1731] 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.

deixariam forçosamente de praticar outros percursos. A estrutura deste comércio negreiro, com registos junto da burocracia da corte e uma série de preparativos que implicavam conexões entre diversos circuitos – desde a compra de uma série de artigos na Flandres destinados à armação, ao estabelecimento de contactos e escalas nas Ilhas, entre outros – deve fazer com que muitos registos relativos a este trato estejam, certamente, entre os que não consegui identificar no grande grupo de navios sem destino indicado. Porém, a forma como o trato de escravos é assunto recorrente na cidade, no âmbito da actividade das grandes companhias e investidores comerciais, a forma como se fala de exportação de escravos para o Brasil ou Índias de Castela (e, mesmo, importação para a cidade, para serviços domésticos e serviço nos navios como marinheiros), prova a amplitude deste grande negócio, ainda muito pouco conhecido. Veremos como ele se apresenta de forma mais evidente no capítulo seguinte.

Quanto às rotas de cabotagem interna, cuja enorme importância já aqui foi por mais de uma vez reconhecida, pode observar-se uma pequena amostra da sua diversidade no mapa 12.

Essa representação remete para outros elementos que deverão ser explorados futuramente, com muito interesse para o conhecimento e definição da estrutura da frota urbana. Não devemos olvidar o facto de que todas as amostragens que foram, e ainda serão, apresentadas, apenas nos revelarem elementos sobre a frota mercante, digamos, mais volumosa e participante nas grandes rotas de comércio. Porém, e isso justifica a apresentação do mapa anterior, em torno dos navios maiores gira um sem número de pequenas embarcações de escassa tonelagem às quais compete um papel não negligenciável em toda esta estrutura e com uma função muito importante na economia da urbe. É impossível calcular o seu número e a natureza dos tráficos em que se ocupam. Os investigadores falam, normalmente, de uma relação de um para dez entre as existências de navios grandes e pequenos. Estes estarão sempre bem presentes em todas as fases de evolução da marinha portuense. De pequena tonelagem, como se disse, apresentam uma mobilidade extrema. Barcas, barcos e pequenas caravelas asseguram o transporte de sal de Aveiro, Lisboa, Setúbal e Andaluzia[1732], fazem o circuito da zona centro trazendo

[1732] Já destaquei qualquer um destes circuitos e algumas das fontes que possibilitam o seu estudo. Volto, no entanto, a frisar a importância do *Livro da imposição do sal*, conservado no Arquivo Histórico, que pretendo publicar na íntegra no âmbito do Instituto de História Moderna da Fac. de Letras da Universidade do Porto, no qual se podem detectar os impressionantes ritmos de circulação destes navios e a distribuição que fazem do sal, artigo estratégico da nossa economia. Sobre este assunto ver o estudo essencial de AMORIM, Inês

cal, louça e madeira, garantem ligações permanentes com Lisboa e muitíssimo regulares com Sevilha.

Qualquer um destes trajectos tem interesse para a cidade. Contudo, esta dá especial relevo ao do sal. Basta percorrer a documentação notarial para se perceber o valor económico deste produto para o burgo, desde os fretamentos a contratos de exploração, compra e emprazamento de salinas por gente do Porto na zona centro. Quando atrás falei na estagnação dos navios do Porto na faina bacalhoeira, convém frisar que os portuenses mantiveram uma posição no sector graças ao sal: era aqui, no seu porto, como foi dito, que, várias vezes, os navios que pretendiam rumar à Terra Nova se vinham abastecer de sal comprometendo-se contratualmente a vender na cidade o produto da pescaria. O mesmo acontecia com embarcações de pesca nacionais e, sobretudo, galegas, que participavam na faina pesqueira nas águas da Galiza encontrando no Porto um excelente mercado redistribuidor do produto.

Lisboa continua a ser um porto de referência. Mas, às menções a barcas num vaivém constante entre as duas cidades, devemos somar também as referências crescentes a navios do Porto envolvidos na rota brasileira, em parte fretados por mercadores lisboetas, mesmo quando o fretamento não prevê que esse porto seja tocado, seja pelo seu estrangulamento conjuntural seja pelas ameaçadas dos corsários turcos e barbarescos[1733]. A explicação para este deverá encontrar-se numa cada vez maior aproximação entre companhias comerciais e correspondentes das duas cidades, envolvidos crescentemente no tráfico internacional de açúcar que conhecerá forte expansão em determinados períodos do século XVII.

7. A tonelagem

Ao contrário do que sucedeu com a primeira parte da centúria não temos indicações concretas sobre a capacidade dos navios do Porto no período que agora nos ocupa que nos permitam elaborar um quadro idêntico aos que foram apresentados para aquela altura. Não houve inquéritos como então se registaram que nos poderiam apontar as especificações dos navios e as cartas de fretamento, publicadas em apêndice, não são conclusivas quanto ao porte das embarcações. Nenhum destes contratos é "ao través", ou seja, nenhum fretador, ou grupo de fretadores, contrata a

---

– *Aveiro e os caminhos do sal, da produção ao consumo (sécs. XV a XX).* Aveiro: Câmara Municipal, s/d.

[1733] Sobretudo por estes últimos que, muito de depois de Lepanto continuaram activos a partir de bases dificilmente neutralizadas pela navegação cristã. Sobre este assunto ver HEERS, Jacques – *Les barbaresques. La course et la guerre en Mediterranée, XIV^e^-XVI^e^ siècle.* S/l : Perrin, 2001.

totalidade do navio para si. Mesmo o número de fretadores inscrito nos contratos não é conclusivo pois, para além deles, havia um número muito variável (e por vezes muito numeroso) de investidores que não figura nesses contratos. As únicas indicações que temos são as seguintes, nalguns casos muito vagas, confirmando a afirmação de Braudel acerca da dificuldade em calcular as tonelagens e da utilidade em conhecê-las[1734].

-1568. Nau *A Conceição*, de António Gonçalves Botelho, mestre e senhorio, de Miragaia, que leva 123 toneladas "debaixo da coberta". Indicação importante pois indicia ser essa a capacidade útil de carga como tal 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".

- 1575. Navio *Santo António*, um dos muitos com este nome, 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. Referência a uma já nossa conhecida "nau grande e poderosa", de Leça, mestre Francisco Gonçalves da Silva.

- 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.

Muito pouco e muito indefinido. No entanto, as tonelagens destes navios não andariam muito longe da média que tem sido referida, adequada ao tipo de investimento e prática comercial desenvolvidas na cidade. A preferência pelo *navio*, como veremos já de imediato, indicia isso mesmo. Aliás, podemos mesmo dizer que as tonelagens conhecidas dos navios do Porto neste período, não andariam muito longe das patenteadas por outras frotas mercantes europeias.

A título de exemplo, e como elemento comparativo importante, refira-se que as urcas que demandavam a cidade apresentavam tonelagens algo semelhantes. A urca *Unicórnio*, arqueada no Porto em 1597, apresentava 80 toneladas "debaixo da coberta" enquanto a urca *S. Sebastião*, submetida ao mesmo exame na mesma altura, arqueava 75 toneladas. Já tive oportunidade de me referir a estes casos.

[1734] BRAUDEL, Fernand – *O Mediterrâneo...*, citado, vol. I, p. 330-331.

Outro exemplo: os quadros de navios publicados por Henri Lapeyre apresentam tonelagens perfeitamente idênticas a estas[1735].

Enfim, remeto para a consulta dos documentos publicados em apêndice. Os fretamentos, obrigações, procurações e outros diplomas notariais indicam a carga metida por alguns mercadores nos navios. Sendo que estes estão sujeitos às estratégias e práticas comerciais dos agentes dão-nos uma ideia, pelo menos parcelar do valor de algumas dessas tonelagens, como aliás já foi feito em cima com a nau *Conceição* e a caravela *Nossa Senhora da Vitória*.

7.1. Comparação com outras frotas

Interessante podia ser também a comparação com outras frotas europeias. No entanto, apesar da muita bibliografia, há muito poucos recenseamentos conhecidos. As indicações registadas em estudos como os de Jean Tanguy[1736] ou Gérard Le Bouëdec[1737] (este sintetizando trabalhos de outros investigadores belgas e franceses), para França, em particular para o caso bretão, Mickaël Augeron[1738], relativamente ao caso da armada de guerra huguenote entre 1568 e 1570, Maria Teresa Lopez Beltrán[1739] para Málaga, Jean-Phillipe Priotti[1740] e Luis María Bilbao[1741] para o País Basco e cornija cantábrica, apenas nos informam muito indirectamente sobre o assunto pois o objectivo específico desses trabalhos é, essencialmente, registar o movimento de entradas e saídas de mercadorias dos portos. No caso inglês, a síntese recente de Ian Friel[1742] indica-nos valores de regiões marítimas e não concretamente de portos.

Dito isto, torna-se difícil trabalhar dados tão diferentes e retirar conclusões da sua análise. Note-se, ainda assim que, baseado nas entradas em Arnemuiden, Bouëdec contabiliza 160 navios de 40 portos bretões, destacando-se, neste panorama Penmarch com 25 embarcações, seguindo-se Audierne com 16 e depois uma série de portos variando entre as duas e as sete unidades navais. Note-se, no entanto, que não estão referenciados navios de portos como Nantes, Le Croisic, Montoir ou

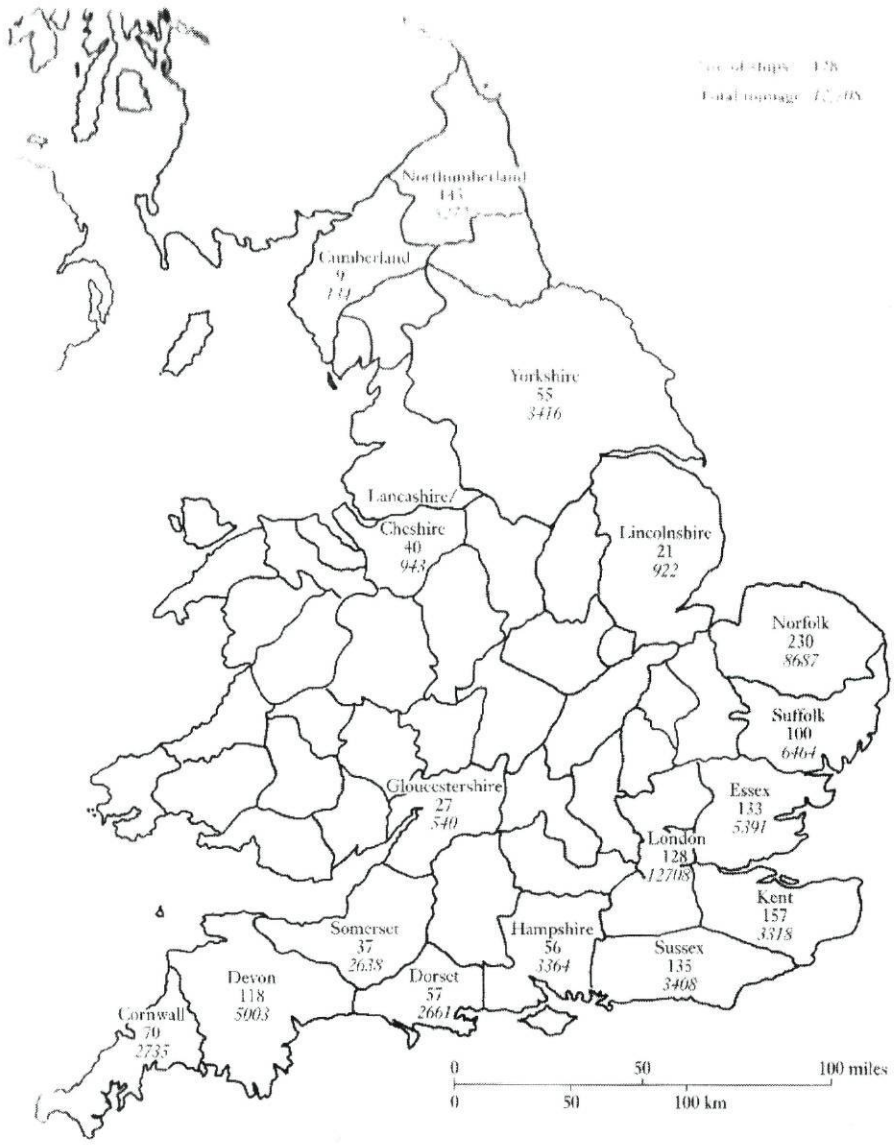
---

[1735] *O.c.*, p. 216-217.
[1736] *Le commerce du port de Nantes...*, citado.
[1737] *Les bretons sur les mers*. Rennes : Editions Ouest-France, 1999.
[1738] *Coligny et les espanols à travers la course (c. 1560-1572) : une politique maritime au service de la cause protestante*, in *Coligny, les protestants et la mer...*, citado, p. 155-176.
[1739] *El puerto de Málaga...*, citado.
[1740] *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.
[1741] *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.
[1742] *Maritime history of Britain na Ireland*. Londres: The British Museum Press, 2003.

La Plaine, entre outros, alguns dos quais mantêm fortes relações com a Península Ibérica. Ainda assim, estes números, de acordo com o mesmo autor, ficam muito à distância da realidade admitindo, por exemplo, com J. Tanguy e A. Lespagnol 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 propriamente dita, ela compreenderia cerca de 2 mil unidades (entre 20 e 25 mil toneladas) [1743]. Em relação à frota protestante organizada por Coligny em La Rochelle (a chamada "Armada do Mar"), esta começou por ter 9 ou 11 unidades de guerra, acompanhadas por algumas "barcas e chalupas bem aderençadas" e teria atingido, em 1577, o número de 12 navios[1744]. 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[1745]. Porém, e tal como acontece por todo o mundo marítimo europeu, os fretamentos apenas representam uma parte do tráfico conhecido. A título de exemplo – forçado porque apenas dispõe de dados para um único ano – em 1528, o almirantado de Málaga registou a entrada de 197 navios, não sendo indicados os seus portos de origem[1746]. Relativamente à 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[1747]. Pelo menos até 1548 zarpavam anualmente dos portos de Bilbau, Laredo, Santander, San Sebastian, entre outros, uma ou duas frotas de lãs, compostas por 10 a 20 naves grandes, e alguns navios soltos[1748].

No quadro seguinte, verifica-se a distribuição da frota mercante inglesa em 1582 a partir dos dados de Ian Friel. Note-se que Gloucestershire, onde se situa o importante porto de Bristol, essencial nas relações com o mundo ibérico, apresenta apenas 27 navios com uma arqueação na ordem das 570 toneladas[1749].

[1743] LE BOUEDEC, Gérard – *o. c.*, p. 18-21.
[1744] AUGERON, Mickaël – *o. c.*, p. 164-165.
[1745] Para além de dez galegos, outros tantos saboianos e várias embarcações de outras regiões, menos representadas.
[1746] LOPEZ BELTRÁN, Maria Teresa – *o. c.*, p. 61-63.
[1747] Falta, portanto, saber qual a procedência e cargas dos que estão em falta.
[1748] PRIOTTI, Jean-Philippe – *o. c.*, p. 200-201.
[1749] *O. c.*, p. 113.



The distribution of the English merchant fleet, 1582.

Gravura 28 – A frota mercante inglesa em 1582, segundo Ian Friel

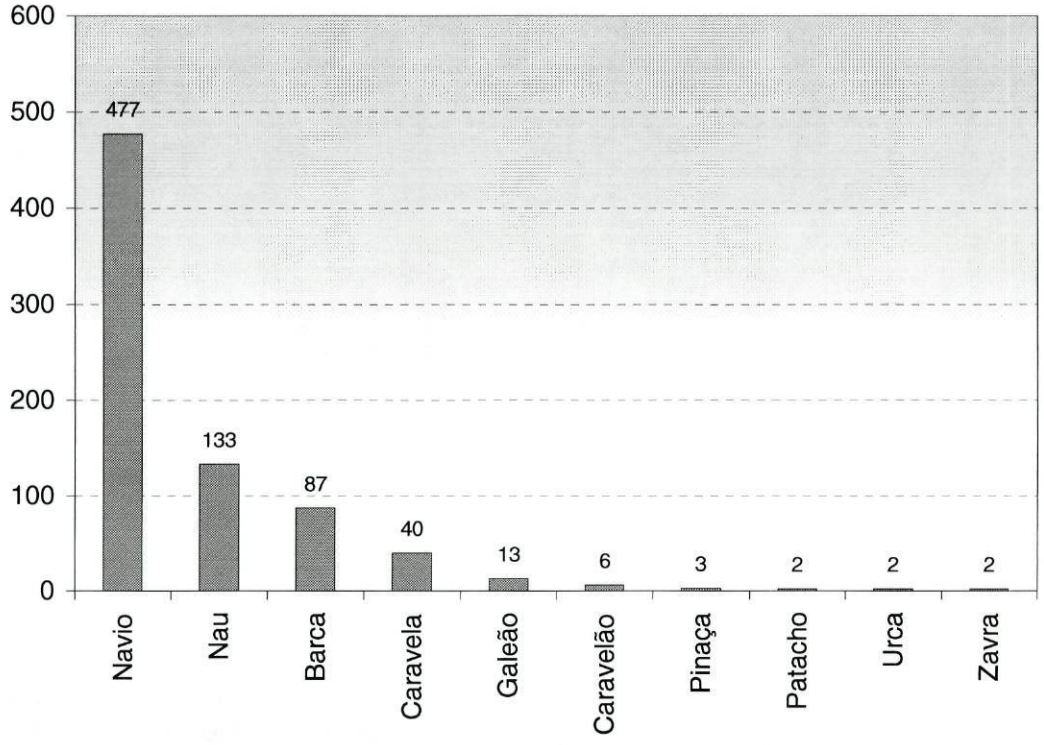
Em síntese, e apenas centrando-nos nestes dados (e com todas as limitações já indicadas), salientem-se as duas seguintes ideias: parece, por um lado, que, salvo no caso bretão (e, de certa forma bicainho sobretudo no âmbito da sua frota bacalhoeira, com navios muito ponderosos), as tonelagens não parecem diferir muito daquelas patenteadas pelos navios do Porto; por outro, parecem destacar-se duas regiões muito fortes no âmbito do transporte: a Bretanha e a cornija cantábrica. Isso confirma, de alguma forma, os indicadores avançados pela documentação portuense (salvo no caso da Flandres, que emerge como a maior "potência" transportadora e

aqui não está representada[1750]) e, de momento, uma certa "divisão do trabalho" entre as frotas das diferentes nações europeias, tema que tem vindo a ser explorado no presente estudo.

7.2. O perfil da frota na segunda metade do século XVI: um balanço possível

Já iniciei parcialmente e estudo deste tema, para esta época específica, quando comecei por fazer uma primeira referência, às movimentações marítimas da segunda metade do século XVI, altura em que destaquei a grande quantidade de barcas detectadas ao serviço do comércio do Porto, bem como a importância do navio no mesmo âmbito.

Interessa agora termos uma panorâmica geral sobre o número e tipo de navios usados no Porto durante este período, obtendo um elemento comparativo importante para percebermos algo da evolução do perfil da frota.



Fonte: Toda a documentação consultada para esta dissertação

Gráfico 30 – Perfil da frota do Porto (segunda metade do século XVI)

[1750] Refira-se, no entanto, que no início deste processo, ou seja, na primeira parte do século XV, estariam inscritas no porto de Anvers cerca de uma centena de "pequenas" embarcações deslocando entre 80 e 100 toneladas. Sobre este assunto ver MAURO, Frédéric – *Les ports comme entreprise économique...*, citado, p. 760. Por sua vez, Amsterdão, que domina o mundo do transporte mundial no século XVII tem, em meados dos anos sessenta dessa centúria, cerca de 6 000 navios à sua disposição. Idem – *o. c.*, p. 764.

Tal como já foi afirmado noutras ocasiões, mais do que um perfil da frota neste caso trata-se essencialmente de um perfil de utilização da frota. Em recolhas de informação deste tipo e em apresentações de dados desta categoria corre-se sempre este risco, apesar de todos os cuidados e critérios de selecção da mesma informação. Mesmo assim, mesmo tratando-se de um perfil de utilização da frota, penso que é útil ficarmos com este dado. Um dado que é ao mesmo tempo – e como largamente já vimos – um bom indicador do tipo de actividade marítima desenvolvida e quais os sectores pelos quais se distribuía.

Podemos observá-lo, por exemplo, com as barcas. Apesar do seu número elevado, tal como disse, continuam a ser como que uma amostra – agora muito significativa – pois há alguns registos falando em várias barcas. A sua função é particularmente notória em todos os circuitos de cabotagem. É, por isso mesmo, impossível calcular o seu número e a sua taxa de utilização.

A acompanhá-las, embora em viagens mais alongadas e em operações de comércio mais complexas, temos os caravelões, navios entre os 40 e os 50 tonéis "em tudo semelhantes à caravela, arvorando dois mastros" e, nalguns casos, podendo mesmo ser artilhados[1751]. Um dos primeiros caravelões que conhecemos na cidade do Porto, o *Santo António*, é pertença de uma mulher, Catarina Mateus, viúva de Melchior Pires, calafate, moradora em Miragaia, que no dia 18 de Fevereiro de 1568 coloca à frente da embarcação João Gonçalves, mareante, morador em Matosinhos[1752]. Trata-se de um dos muitos exemplos de nomeação de uma administrador de um navio (seu mestre) e, pelas suas atribuições, ficamos a saber que se confirma ser um navio que podia andar artilhado[1753].

[1751] Sobre este navio ver DOMINGUES, Francisco Contente – "Caravelão", in *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses...*, citado, vol. I, p. 199.

[1752] Eis uma das informações que, como já tive oportunidade de referir, colocam problemas na localização dos navios e nos devem levar a encarar esse assunto com algumas reservas e cuidados. Normalmente, noutra documentação de âmbito comercial, este navio apareceria "caravelão *Santo António*, mestre João Gonçalves, de Matosinhos" e seria lógico atribuir-lhe esta localidade como porto de registo. Ora, como se pode ver, o dono do navio é do Porto.

[1753] Porque se trata de um importante assunto sobre o quotidiano da navegação mercante, a estudar com maior profundidade, registo algumas das atribuições do mestre: que possa fretar o dito 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 quytações que comprirem e has cartas de fretamentos que acerqua do que dito he fezer as faça com as clausullas, condições, penas e obrigações, renunciações e cautellas que lhe parecer e correger e repairar o dicto caravellão de todo desamarynhar ho dicto caravelão e nele meter hos mantymentos 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 carregado de castanha] e diso dar conhecimentos e quytações 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

Entre os navios menos representados temos urcas (das quais já falei e ainda voltarei a focar), zavras e pinaças. São navios distintos, embora as funções que desempenham possam ser similares. A urca é navio de carga, de comércio de cabotagem e de altura. Veremos adiante outras características deste modelo.

As zavras, por sua vez, são navios porventura de origem árabe, usados "na pesca, para transporte e em acções de guerra"; deverão ser aparentados com os patachos – embora tenhamos visto que no Porto estes parecem ter algumas semelhanças com os galeões. Em acções de guerra "serviriam também como navios auxiliares das embarcações de maior porte"[1754]. As que conhecemos no Porto parecem dedicar-se maioritariamente à pesca. Outras surgem na cidade vindas da Biscaia[1755], com mercadorias de ferro e aceiro, uma ou outra são fretadas para carregar de vinhos e, noutros casos, ao serviço da armada da Corunha e da base militar de Ferrol em finais do século XVI servindo como navios de transporte de tropas.

A primeira abonação portuguesa sobre pinaças encontra-se no foral de Gaia de 1255[1756]. Através da análise da terminologia, que também indicia a madeira (de pinho) de que era construída, Carbonell Pico considera-a originária do sudoeste de França, sendo muito utilizada em Bayonne e na Biscaia. Nas diversas vezes que aparece referida na documentação medieval portuguesa, encontra-se muito ligada à pesca embora também desempenhe funções de transporte de sal entrando com ele na barra do Douro. Trata-se, portanto, de um tipo de navio "não muito grande", de transporte e, sobretudo, de pesca que, segundo esta autora, deixou de ter uso regular durante o século XV[1757]. Depois deste período ouvimos falar muito delas na cidade – a prova é que no gráfico da segunda metade do século XVI ainda lá as encontramos – mas atribuindo-se muito da sua utilização a pescadores galegos, por cuja influência continuarão esporadicamente a ser usadas por modestos armadores da faina, de S. João da Foz e a transportadores cantábricos.

Deste gráfico ressalta a grande taxa de utilização do *navio*, no fundo o grande modelo da cidade – e um dos mais problemáticos de definir – seguido, a larga

---

nos lugares e portos que quyser e hos taes preços receber e dello dar conhecimentos e quitações". Ver este documento [ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 24, fls. 126v-128] no apêndice deste trabalho, doc. nº 10.

[1754] DOMINGUES, Francisco Contente – "Zavra", in *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses...*, citado, vol. II, p. 1092-1093.

[1755] Aliás, as que aparecem no gráfico, provavelmente nem sequer são da cidade. Trata-se de dois mestres biscainhos que se declaram vizinhos do Porto, em apólices de seguro de Burgos.

[1756] *Descobrimentos portugueses...*, citado, vol. I, p. 8.

[1757] Sobre este modelo de navio ver PICO, Maria Alexandra Tavares Carbonell – *A terminologia naval portuguesa...*, citado, p. 175-177.

distância, da *nau*. São os navios emblemáticos do grande comércio da cidade. São os navios emblemáticos da cidade, mas deve notar-se que há diferenças na relação entre eles da primeira para a segunda metade da centúria. Enquanto na primeira havia uma nau para dois navios, agora é uma nau para cerca de quatro. Ou seja, é bem clara a opção por embarcações menos volumosas em detrimento de modelos volumetricamente superiores, que começam a estar ultrapassados em praticamente todas as latitudes marítimas[1758].

Saliente-se ainda o terceiro lugar da *caravela*, embarcação mítica dos descobrimentos portugueses e das viagens de exploração que, no entanto, funcionará como navio de comércio, aplicado em todas as rotas: na do Brasil, na cabotagem até Sevilha ou ao Ponente, no tráfico das Ilhas, no transporte de materiais de construção naval, na pesca e nas rotas do sal, como navio auxiliar das embarcações mais volumosas, etc. Importa insistir no facto de que, em finais da centúria, haverá como que um "ressurgimento" deste modelo, no âmbito da exploração dos tráficos de cabotagem no espaço ibérico e, mesmo, nas rotas oceânicas, por diversos motivos, já aqui aflorados.

O galeão, modelo evoluído no panorama náutico internacional regista uma presença reduzida, é certo, mas em crescendo. No entanto, durante o século XVI e, em particular nesta sua segunda metade, não parece impor-se como seria de esperar pelas razões anteriormente apontadas.

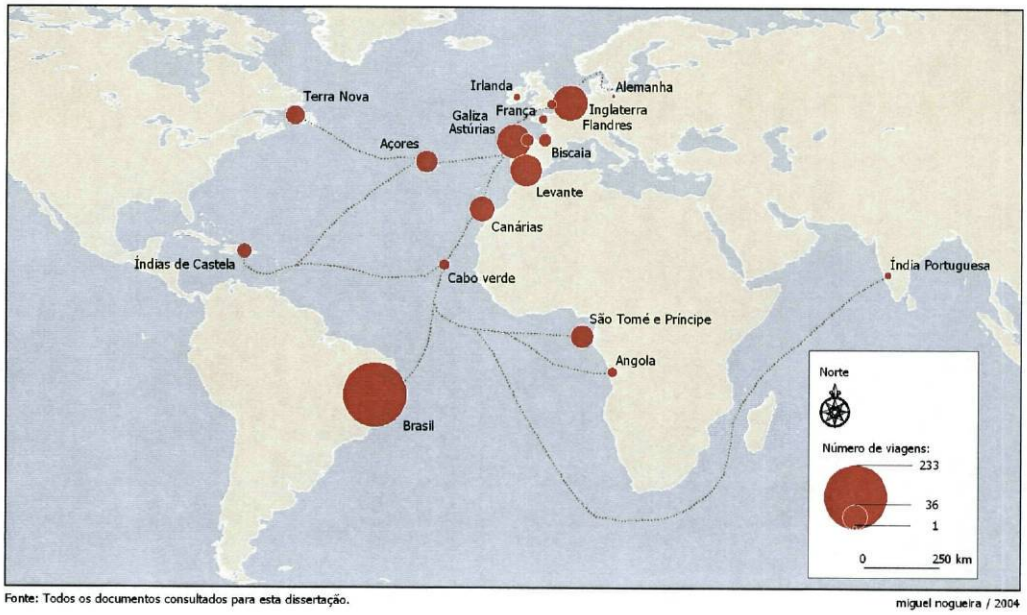
Em síntese, este perfil da frota portuense da segunda metade de Quinhentos revela uma grande incidência nos modelos de média tonelagem – recorde-se que, mesmo as naus portuenses não atingiam volumes elevados – antes respondiam às necessidades específicas da estrutura comercial do Porto e à prática mercantil de um grupo que desde cedo se habituou a distribuir as mercadorias que transaccionava em várias embarcações como forma de minimizar os riscos[1759].

[1758] Como afirma Braudel, "desde o século XVI [eu diria desde os meados do século XVI vendo a evolução da frota do Porto], esses gigantes [os grandes cargueiros das carreiras das Índias de Portugal e Castela] tinham sido menos numerosos e os veleiros ligeiros tinham-se multiplicado em seu redor". E as potências navais empenham-se cada vez mais em construir embarcações de menor tonelagem numa espécie de "revolução" atlântica que se estenderá ao próprio Mediterrâneo dos grandes e volumosos veleiros; *O Mediterrâneo...*, citado, p. 336-350. Ver as hipóteses antes avançadas acerca das opções por estes modelos.

[1759] Por outro lado, os menores custos deste tipo de embarcações, desde a sua fábrica às despesas com o pessoal de bordo, equipamentos e artilharia, bem como a menor dimensão destas naves, permitiam aos seus proprietários retirar deles maior rendimento. Além disso, desde D. Sebastião, como vimos, os subsídios à construção naval também abrangiam estes modelos alimentando claramente uma solução que já era regra anteriormente.

Diga-se, por fim, que os 153 registos em que não se indica modelo do navio devem integrar a tendência atrás desenhada, a qual é, no fundo, sancionada pela documentação em geral.

Entre a dispersão de rotas da primeira metade de Quinhentos e a especialização da segunda metade dessa centúria, entremeadas por uma intensa cabotagem visível no mapa 12 (referente aos fretamentos) temos, como panorâmica geral, a seguinte representação, a qual deverá ser complementada com esse mesmo mapa:



Fonte: Todos os documentos consultados para esta dissertação.

miguel nogueira / 2004

Mapa 11 – Rotas dos navios do Porto (século XVI)

Capítulo 4 – As partes no negócio: navios, navegação e comércio

Este capítulo surge na sequência dos diferentes temas que tenho vindo a tratar, nomeadamente o das realizações projectadas e desenvolvidas na organização do porto da cidade e do perfil da frota portuense durante o século XVI. Depois de observada a evolução do contingente naval importa verificar o seu desempenho na prática.

Para tal retomarei algumas ideias já avançadas, procurando concretizá-las com a prática denunciada nos contratos de fretamento e de obrigação de transporte de mercadorias, as fontes que privilegiarei nesta parte do estudo, aproveitando para proceder à abordagem de alguns assuntos referentes à gestão/administração dos meios navais, financiamento das empresas de navegação, notas acerca do rendimento dos navios, articulação entre serviços portuários no âmbito das viagens realizadas e relações entre náuticos e mercadores. Aproveitarei ainda este ensejo para, continuando uma temática que começou a ser levantada com as listagens e desempenho das embarcações a propósito dos seguros de Burgos, avançar com mais algumas notas relativas ao comércio marítimo realizado a partir do Porto neste mesmo século, assunto que culminará, numa fase mais adiantada, com o estudo de um caso concreto: a exploração da rota das Ilhas atlânticas. Fundamentalmente, trata-se de verificar na prática os resultados de uma série de empreendimentos materiais e iniciativas comerciais que contribuíram para abrir a cidade ao contacto internacional, em crescendo, em diferentes áreas, do comércio ao transporte, que colocam os portuenses nas mais importantes rotas e circuitos deste período de transição para os tempos modernos, num processo que tem desenvolvimentos idênticos noutras zonas peninsulares[1760].

Iniciarei a exposição com uma nota referente à propriedade das embarcações, seguindo-se uma breve exposição acerca dos nomes dos navios (uma e outra não exclusivamente baseadas nos referidos contratos), após o que efectuarei a análise dos assuntos aqui enunciados.

[1760] Na orla cantábrica, guipuzcoana e biscainha, zona alargada, de intenso relacionamento com o Porto, e que é necessário estudar em profundidade como reconhece 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.

1. Propriedade dos navios

A propriedade dos navios pode ser reveladora de diversas estratégias comerciais e da evolução de um porto. Nos pontos seguintes tentarei analisar alguns dos seus aspectos mais marcantes e nas incidências de distribuição das formas de propriedade na forma de alguns gráficos.

1.1. Dinâmicas de navegação

Já me referi a este assunto nas páginas precedentes. As formas de propriedade dos navios podem ser significativas quanto ao desempenho da frota e à própria função portuária. Um ancoradouro, agregado a um centro económico, gera dinâmicas de transporte decorrentes da actividade aí desenvolvida. O aparecimento de um grupo de armadores que investe na construção de navios e os coloca à disposição de interessados na sua utilização apostando precisamente no transporte e ganhando a sua vida nessa área – consequentemente, fazendo do porto um centro de serviços, de serviços de transporte com navios ao frete, navios esses que se desdobram em viagens contratadas, muitas vezes, nos pontos de escala. Este tipo de comportamento e de definição, visível no conjunto de rotas e de negócios envolvendo o Porto medievo, foram realidades conhecidas no burgo apenas durante os séculos XIV e XV. Mas, mesmo nestes tempos, é preciso clarificar um pouco melhor a questão. Sobretudo no que aos armadores diz respeito. Os detentores de navios de Trezentos e, sobretudo, de Quatrocentos não são propriamente homens que fizeram a sua fortuna detendo a posse de meios navais que tinham à exploração em seu proveito[1761]. Estes proprietários saem da elite mercantil da urbe e combinam comércio das suas fazendas e dos frutos das suas propriedades com o aluguer dos seus navios, retirando dessa combinação uma boa parcela das suas fontes de rendimento. Neste contexto, os homens do mar, entre os quais surgem destacados os mestres e pilotos, parecem actuar como seus assalariados, homens que administram/exploram os navios por conta de outrem. Cite-se um exemplo muito concreto e significativo: entre os membros da confraria de Miragaia, durante o século XV, nunca se falou de senhorios de seus navios. Apenas se aponta a categoria profissional, mestre, piloto ou marinheiro, de navio ou navios de donos identificados

---

[1761] Um único – e significativo – exemplo, do século XIV: numa das muitas escaramuças travadas com os castelhanos durante o reinado de D. Fernando "forom presos dhomeens darmas e de pee ataa çento, 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 framcos douro; e naquella somana que foi sollto, chegou huuma sua naao de Framdes, que em frete e mercadorias trouve dez mil framcos pera seu dono". LOPES, Fernão – *Crónica de D. Fernando...*, citado, p. 206.

fora dessa esfera sócio-profissional. É o tempo dos cargueiros, alguns deles de grande tonelagem, de naves que implicavam considerável aplicação de capitais na sua fábrica e manutenção, despesas só ao alcance dos mais abastados elementos da comunidade urbana. Por exemplo, dos grandes mercadores/autarcas da cidade do Porto ou da aristocracia (entenda-se: nobreza) do termo e de fora dele com eles relacionada[1762]. Esta parece ser a regra. No entanto, e como já aqui foi afirmado, as coisas, pelo menos no final do século XV parecem decorrer da mesma forma, registando-se indícios de se começarem a vulgarizar as parcerias e sociedades náuticas.

No século XVI, em resultado de diversas alterações na estrutura económica/comercial e marítima da cidade já aqui várias vezes evocadas, a situação alterou-se. Desde logo, a incidência na construção de navios para os rentabilizar ao frete diminuiu. Como compensação – o transporte marítimo era sempre essencial – a ideia que primeiramente nos poderia parecer mais lógica seria a de que, agora, os armadores apenas surgiriam na relação directa do comércio que se realizava.

1.2. Capitais e formas de propriedade no século XVI

A realidade quinhentista apresenta contornos complexos, de difícil explicação, onde entram diversas variáveis, passando pelas formas de propriedade dos navios, estratégias comerciais e formas investimento no transporte, relações mercadores-homens do mar e estatutos sócio-profissionais, aplicação de capitais, etc.

Desde logo, devemos ponderar a questão dos capitais mas também a tendencial especialização de funções: transporte/armação comercial, com exigências diversas. Por outro lado, mesmo considerando os novos condicionalismos da conjuntura agora em curso, o profundo movimento náutico e a promoção social dos agentes nele envolvidos (mestres e pilotos), tal como vem sendo demonstrado – e que os testamentos existentes, de alguma forma deixam entrever – revelam estes homens numa dupla dimensão, profissional mas também económica, dinâmica, activa, que os leva a acumular capitais[1763].

Seria de esperar que todos os grandes mercadores tivessem partes em navios. E, embora isso aconteça em muitos casos, não acontece exactamente em *todos os*

[1762] Trata-se de uma realidade conhecida em todos os reinos europeus confinantes com o mar na baixa Idade Média. Sobre este assunto ver a teoria desenvolvida por SOUZA, Philip de – *Seafaring and civilization...*, citado, p. 13-14.

[1763] Ver apêndice documental. Notar a quantidade de vezes que o mestre do navio fretado actua como agente de mercadores juntamente com os feitores. Esse facto é particularmente nítido no caso de um conhecido piloto, Nuno da Silva, que em poucos anos se consegue tranformar também em armador por conta própria.

casos. Muito longe disso. Aliás, se assim fosse, talvez não houvesse sequer a quantidade de instrumentos notariais de fretamento que publico em apêndice, no segundo volume deste trabalho.

O comércio de Quinhentos, o comércio que os mercadores do Porto faziam com o Brasil era, maioritariamente, efectuado e estava nas mãos de parcerias mercantis mais ou menos poderosas. Junto delas, acompanhando-as e em certos momentos dependendo delas, encontrava-se um número indeterminado, mas numeroso, de pequenos investidores entre os quais, não haja qualquer dúvida sobre isso, encontramos homens do mar. Embora, neste campo, estejamos sobretudo a falar de parcerias comerciais, encontra-se relação com o mundo da armação de embarcações.

Sem sabermos exactamente com que capitais – e onde foram gerados – as gentes marinheiras, no seu mester de homens dos barcos, emularam os mercadores organizando-se em parcerias de exploração de navios – e, como já vimos, navios não muito volumosos, adaptados aquilo que os mercadores da cidade deles pretendiam[1764].

E aqui, chegamos ao primeiro ponto desta importante matéria: há investimento em navios, sim, mas investimento feito a pensar na procura local. Quase exclusivamente nela. Mais do que planearem mandar fazer uma embarcação (ou comprá-la em segunda mão como tantas vezes aconteceu) para a colocar no mar, "à ventura", os novos armadores fazem-no para servir os interesses dos mercadores locais[1765] ou, facto que talvez seja mais exacto (e mais importante para explicar este movimento), influenciados pelos padrões de procura dos mercadores locais.

Segundo ponto a pensar: a amostragem que efectuei a partir das informações sobre os navios do Porto do século XVI[1766] demonstra que uma larguíssima maioria de navios é detida, em parceria, por homens do mar e não propriamente por mercadores. São raríssimas (se é que existem) as parcerias onde não entra, pelo

---

[1764] Philip de Souza, já aqui citado, considera um facto importante e sobre o qual ainda não foram retiradas todas as consequências: apesar da "massificação" de meios disponíveis no século XVI os mareantes continuavam a não ter hipótese de, individualmente, deterem a propriedade desses meios navais. As numerosas associações marítimas parecem confirmar esta ideia. Ver o mesmo livro *Seafaring and civilization*, p. 14-15.

[1765] Também aqui devemos colocar um matiz. Claro que tendo possibilidade para tal, e consoante o tipo de navio e da época, os mestres, senhorios em parte ou simples administradores do barco, tratam de os fretar para onde calha. Temos exemplos dessa prática em vários fretamentos de Cádiz publicados por ROJAS VACA, María Dolores – *El documento marítimo-mercantil en Cádiz (1550-1600). Diplomática notarial*. Cádiz: Universidade de Cádiz, 1996. As notícias destes navios estão no anexo que se publica no presente trabalho. Há também, espalhados pelos livros notariais, alguns testamentos que demonstram algo desta movimentação dos navios.

[1766] Cem casos.

menos, um homem do mar. Mas há alguns problemas nestas leituras. Em muitas dessas situações apenas é indicado o nome do mestre e nada nos garante que não haja gente de fora dos meios puramente marítimos associada à propriedade da embarcação. Porém, conseguimo-lo saber por muitas vias, trata-se de um dado adquirido que a maior parte dos parceiros a deter a grande parte do barco é gente do mar, especialmente mestres e pilotos. O que não quer dizer que não haja mercadores envolvidos. Mas essa é outra questão. A terceira.

O homem de negócios, o grande mercador com contactos nas maiores praças comerciais, com casa estabelecida no Porto, garante os meios de transporte de que necessita, a vários níveis. Localmente, contando com as existências navais atrás referidas, organizadas pelos armadores da cidade e portos adjacentes de acordo com aquilo a que hoje chamaríamos "estudo de mercado". Na situação mais expressiva, a da rota atlântica do Brasil, é a este nível que os mercadores garantem o transporte. Quanto à redistribuição do açúcar, algodão e pau-brasil nos mercados europeus, ela é concretizada através da contratação de meios em portos de transporte, nacionais (e, de preferência, próximos como Vila do Conde ou Azurara) e, como já observámos, internacionais, facilitados pela expansão da navegação nórdica e pelos contactos privilegiados que essas redes mercantis possuem nos principais centros marítimos da Europa. Repare-se que no contexto mais específico da segunda metade do século XVI, com problemas constantes e rivalidades marítimas de consequências por vezes gravosas, não seria muito aconselhável investir num bem, o navio, constantemente ameaçado. Acreditando que o poderia fazer, raramente investia na compra de parte de um único navios mas aplicava o seu dinheiro na propriedade de partes de vários navios. Sobre esta questão da propriedade, o já nosso documento sobre os navios artilhados de 1558-1559, mostra como alguns investidores apostavam nessa posse cumulativa de navios: por exemplo, João Fernandes, cidadão, surge como detentor de partes em, pelo menos, três navios.

Quarto. Há, no entanto, indícios de uma prática muito interessante e que parece ser regra – a confirmar com estudos sistemáticos sobre os contratos de fretamento, obrigação e parcerias comerciais – na cidade: o mercador, sempre que tem interesse em contratar negócios marítimos (e em face de uma eventual concorrência que, no entanto, não é muito visível na documentação) "compra" uma parte, normalmente um quarto ou um "oitão", da embarcação, garantindo assim, decisivamente, lugar – "praça" como referem os contratos – no navio para a sua carga. Isso tanto acontece com mercadores da cidade, como de Lisboa (em navios do Porto) ou das Ilhas, entre outros. Esta questão remete ainda para as parcelas

detidas por cada um dos proprietários: os valores mais usuais referidos consistem nas metades do navio, terços, quartos e oitavos.

Em quinto lugar, temos os casos em que parece haver propriedade de navios maioritariamente detida por mercadores. São exemplos mais raros, mas que importa apontar pois servem para percebermos a complexidade da matéria que tratamos.

1. 1556. Nau de Baltasar Gonçalves, cidadão, morador no Porto. Não consegui encontrar informações sobre outros senhorios.
2. 1557. Nau de António de Freitas, mercador. Dos mais importantes do Porto do seu tempo. É provável que tivesse outros sócios neste navio.
3. 1558. Galeão de João Gonçalves, porteiro da Alfândega.
4. 1558. Galeão de Fernão Vaz Cernache, fidalgo.

O caso mais interessante neste domínio – e que nos informa sobre a condição de alguns homens do mar – refere-se ao navio cuja posse pertencia, em 1559, a Francisco Mendes e a Francisco Bentalhado, mercadores da cidade no qual haviam "posto" como mestre Álvaro Esteves.

Em sexto lugar, uma das situações vulgares: a presença de mercadores na partilha da posse do navio com homens do mar. O curioso nestas associações, e isso enquadra, claramente, uma questão de capitais, é que os primeiros raramente detêm mais partes do barco do que os segundos. Vejamos exemplos.

1. Em 1548, a nau *S. Salvador*, atracada no porto de Palermo, Sicília, tem como senhorios Martim Anes, mestre e piloto, Dinis Eanes e Tomás Rodrigues, mercadores destacados no Porto deste tempo. Cada um tem um terço do navio, o qual fora construído na cidade, "novo", por vontade deliberada desta mesma parceria.
2. O melhor caso deste tipo é o da nau *Jesus*. Se lermos literalmente a documentação – o que já vimos não ser muito aconselhável – parece enquadrar alguns aspectos aqui referidos 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 por uma distribuição dos riscos com o investimento em vários navios. A nau começa por ser indicada como tendo apenas um dono, Gonçalo Dias Ponte, descendente de uma velha família de mercadores, reduzido, em Quinhentos, à condição de mestre, piloto e senhorio do navio, embora mantendo o prestigiado estatuto de cidadão do Porto. É dono do navio, ao que parece em exclusividade, em 1555. Três anos mais tarde surge associado a João Fernandes, cidadão e mercador do Porto. Em 1565, altura em que morre a bordo dessa nau 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 já nosso conhecido, Rui Brandão, fidalgo, os dois moradores no Porto, e a João Gomes de Abreu e Sebastião Pires, mercadores de Lisboa. Repare-se que João Fernandes, parceiro em 1558 já não figura como membro desta associação. O que também parece ser usual acontecer, confirmando, de certa forma, aquilo que se disse sobre a propriedade ocasional dos navios, parece haver, em certas situações, por parte de mercadores interessados a compra de partes do barco para uma viagem concreta. Ou então, e temos outra modalidade também conhecida, e mais plausível, teria vendido a sua cota na sociedade a outros parceiros. Repare-se ainda que o homem que andava a bordo, que podemos considerar, neste exemplo, o "homem do mar", tinha metade da nau.

Em sétimo lugar, as parcerias de homens do meio. De mareantes. Muitas delas têm um carácter familiar e passam de geração em geração[1767]. Entre os muitos exemplos que se poderiam apontar, já que, como disse, se trata da situação mais vulgar na cidade, distingo os três seguintes.

1. 1548. Nau *S. João*, donos, em partes iguais, Pantalião 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 (que faleceu nesta altura), e João Álvares, seu vizinho, morador em Monchique.

3. 1568. O exemplo mais eloquente neste grupo. Nesse ano, 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, resolveram associar-se, em partes iguais, para comprar um navio na cidade – que aliás é prontamente fretado para o Brasil[1768]. Poucos dias depois da compra, Martim Ramos percebe que não tem dinheiro para acompanhar os sócios. E procede como os homens do seu tempo procediam: arranja um sócio para ser sócio com ele nessa parte específica do barco. E arranja-o entre a elite mercantil, vendendo metade da sua parte a Vicente Rodrigues, cavaleiro da casa da infanta D. Maria, homem envolvido desde sempre nos maiores

---

[1767] Só um exemplo: entre o início e o final do século XVI, encontramos a família Boieiro 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.

[1768] Esta é outra questão que parece indiciar o já citado "estudo de mercado" realizado pelos investidores em navios. Muitas vezes parece haver uma coincidência entre a aquisição de um navio e a realização imediata de uma viagem.

tratos comerciais e marítimos da urbe[1769]. Portanto, um homem a quem interessa ter parte num navio dados os seus múltiplos interesses mercantis. Porém (e confirmando o que se tem dito?), no ano seguinte quando este navio volta a ser documentado, já não se fala neste cavaleiro[1770]. Também não se referem os nomes de João Luís nem Miguel Ramos que, entretanto, podem ter vendido a sua parte na embarcação e investido noutra pois são nomes de que continuamos a ouvir falar noutros negócios[1771].

A terminar diga-se que, no final do século, temos um exemplo de um grande mercador que é, ao mesmo tempo, um poderoso empresário de navegação (com vários navios que utiliza em proveito próprio mas também tem ao frete em vários portos estratégicos, como o Porto e Viana), caso único neste domínio, sobre o qual ainda não é possível saber muito: o Balio de Leça, frei Luís Álvares de Távora.

Embora com um carácter meramente aproximativo (dadas as limitações e especificidades da documentação, bem como pelas muitas duplicações de registos já nossas conhecidas), os gráficos seguintes sobre propriedade dos navios portuenses, ajudam-nos a visualizar e a perceber mais facilmente uma boa parte da exposição precedente. O universo com que podemos trabalhar consiste em 636 registos com, pelo menos, um senhorio indicado.

1.3. Incidência das formas de propriedade das embarcações

Relativamente aos navios com um único senhorio indicado, devemos estar atentos ao facto de qualquer conclusão que se retire sobre eles está sujeita a permanente revisão. Em contratos notariais é prática corrente, e conhecida, indicar-se apenas o mestre (que neste caso nos interessa como senhorio – e só se considera quando essa qualidade é expressa) como senhorio da nave mas, como já foi explicado, é possível encontrarmos o mesmo barco noutro contexto e percebermos que ele tem mais do que um senhorio[1772].

A esmagadora maioria dos detentores do barco são homens do mar. Nos trinta e oito casos em que é indicado um proprietário encontramos mercadores (explicitados em cinco casos, sendo que um detém apenas "um oitão" do navio), cidadãos do

---

[1769] Como se pode verificar nos contratos de fretamento publicados no apêndice.

[1770] O que pode não ser significativo pois como se viu ele era sócio de Martim Ramos, digamos, num contrato particular entre ambos que só seria publicitado no caso de haver problemas.

[1771] Há também a considerar a hipótese de eles não serem referidos – como por vezes acontecia nos actos notariais – reduzindo-se as referências aos presentes ou ao mestre também senhorio em parte.

[1772] Insisto que é regra, pelo menos no século XVI, os navios pertencerem a mais do que um dono.

Porto (referidos em dois casos) e mesteirais (salientando-se o caso de três tanoeiros e dois calafates) ligados directa ou indirectamente, por força da sua actividade, ao comércio marítimo.

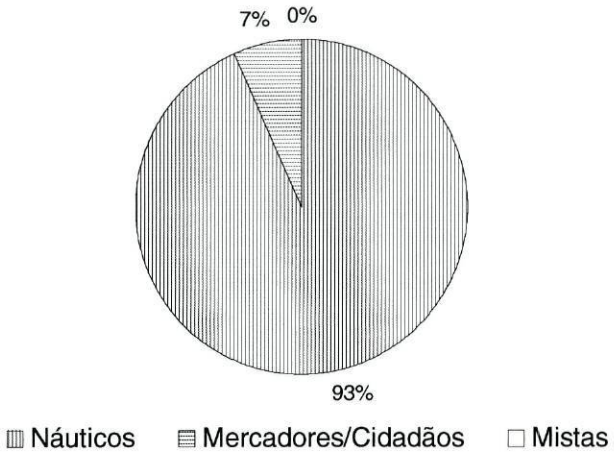


Gráfico 31 – Navios com 1 senhorio

Quanto aos navios de dois senhorios, mantém-se a preponderância das parcerias – agora já as podemos referir assim – compostas por homens do mar. Entre estes, destaque-se o facto de se apontarem oito casos em que um dos sócios é mulher: trata-se de viúvas de mareantes que herdaram a parte que os seus maridos defuntos tinham nas embarcações. Começamos a detectar, também, sociedades mistas, compostas por homens do mar e mercadores. Note-se que uma delas refere um dos sócios ser um mercador de Lisboa, fenómeno conhecido no Porto deste século, a necessitar de estudo mais detalhado.

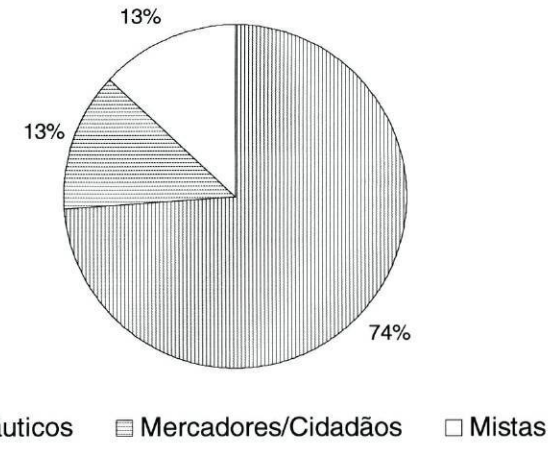


Gráfico 32 – Navios com 2 senhorios

As mesmas tendências verificam-se nas parcerias de três sócios (e, como se verá adiante, nas de mais). Embora estes dados estejam sempre muito dependentes das incidências documentais de cada período é nítido a predomínio da presença de náuticos mas as parcerias mistas começam a ganhar terreno e a ter um peso muito acentuado na armação da cidade. Note-se, por outro lado, que a propriedade única de navios por parte de mercadores desaparece neste gráfico, facto que atribuo a lacunas documentais pois, como veremos a seguir, elas ressurgem quando a indicação é fornecida pela fonte.

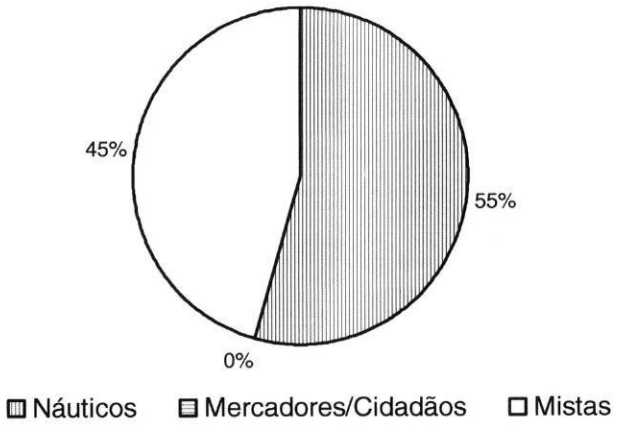


Gráfico 33 – Navios com 3 senhorios

Relativamente às de quatro sócios, especificamente às sociedades mistas (como se pode ver no quadro síntese registam-se cinco), refira-se que uma delas é composta por três náuticos e um ferreiro, e duas delas por três mercadores e apenas um homem do mar. No geral, mantém-se a tendência para a importância dos náuticos; porém, as sociedades mistas começam a ser as mais usuais.

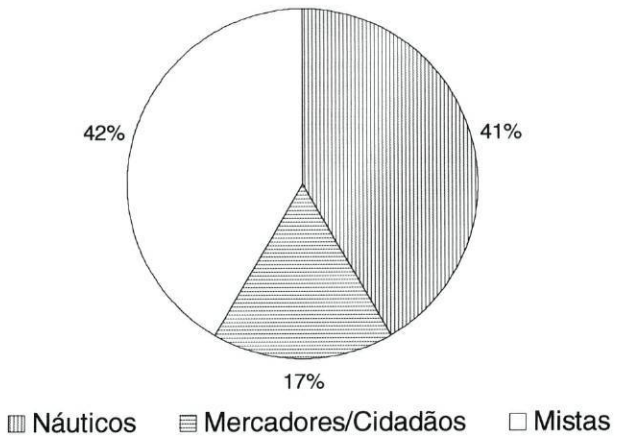
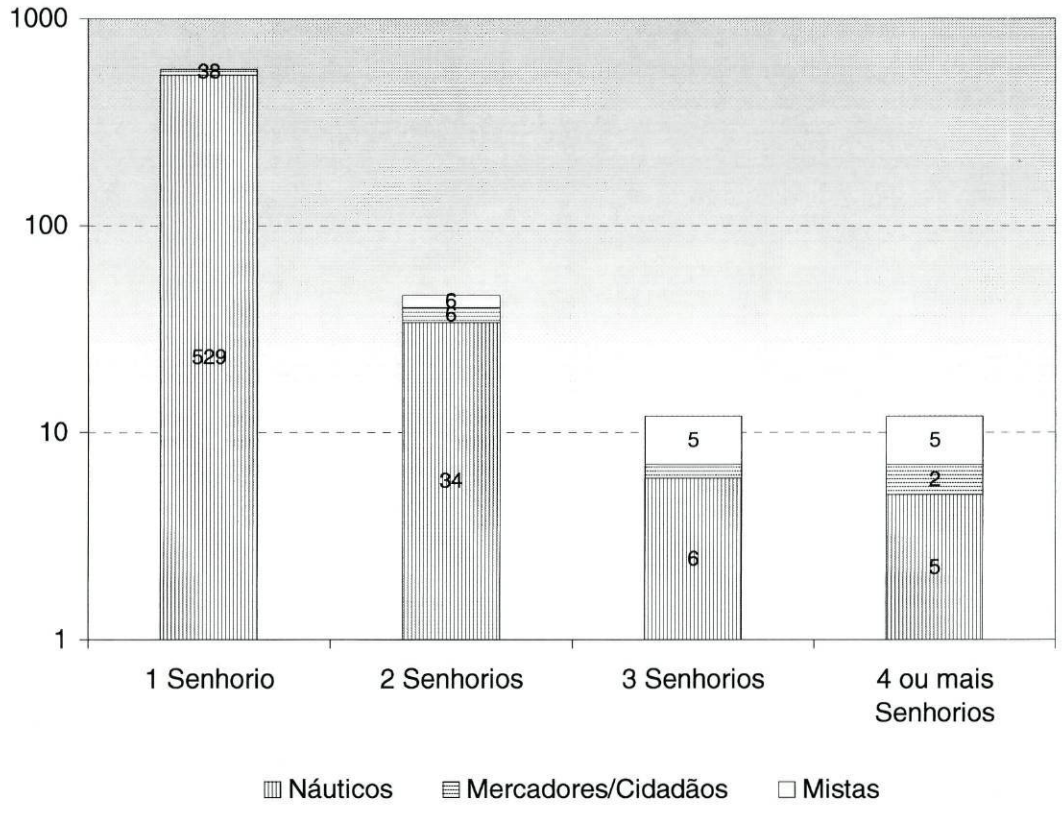


Gráfico 34 – Navios com 4 ou mais senhorios

No gráfico síntese apresentado em seguida, temos desenhado todo o esquema de propriedade detectado no Porto em Quinhentos, sendo notória, por manifesta falta de informações (que, tal como foi afirmado, só surgem esporadicamente), a grande diferença entre os navios de um ou dois proprietários e os demais.

Outra lacuna a apontar relaciona-se com a dificuldade em relacionar eventuais processos evolutivos com a cronologia. Como aliás se pode ver pela ausência de contextos cronológicos em cada um dos gráficos. Isso deve-se esseencialmente ao carácter muito disperso das informações, que nos impedem de utilizar esse importante recurso. Porém, não será arriscado afirmar que, com o decorrer do tempo, o tipo de parceria mista de propriedade do navio é um fenómeno a considerar, apesar de ser difícil discernir qual deles tem mais peso: o destas parcerias entre náuticos e mercadores ou a das exclusivamente compostas por náuticos.



Fonte: toda a documentação consultada nesta dissertação

Gráfico 35 – Síntese das formas de propriedade dos navios

2. Despesas com os navios

Neste ponto tratarei de alguns aspectos relacionados com a manutenção dos navios e os gastos que ela implicava. No entanto, gostaria de começar esta matéria

falando, sem o pretender aprofundar, da compra e venda de embarcações, assunto já de alguma forma abordado anteriormente.

Os dados sobre o valor e preço dos navios são muito dispersos e aleatórios. Já aqui fiz referência a preços de embarcações construídas e compradas no Porto aludindo à dificuldade em percebermos qual o volume dos capitais aplicados, os quais variam em função do navio que se pretende fabricar, dos materiais nele aplicados (e de quem os compra e onde), da valia da embarcação comprada em segunda mão, etc.

O comércio de navios é assunto na ordem do dia entre os meios náuticos[1773]. Ao contrário de uma ideia que se teve como garantida durante muito tempo – e influenciada porventura por noções que têm a ver com políticas de sigilo e de evolução do processo expansionista português, acompanhadas por proibições aprovadas em sede de poder central – os navios trocavam constantemente de mãos. Uma das atribuições do mestre (também ele, como vimos, quase sempre, detentor de uma parte do barco) era, precisamente vendê-lo, todo ou parte dele, sempre que o entendesse e onde quer que fosse. Quando as coisas não corriam pelo melhor e o mestre morria em viagem, nalgum porto demandado, uma das primeiras cláusulas impostas nas procurações para cobrança dos bens por parte dos herdeiros era a venda do navio, a quem o procurador entendesse[1774]. O mesmo poderia ficar previsto em procurações, por exemplo, a familiares, quando o mesmo proprietário estava de partida para alguma viagem[1775]. Veja-se o quadro relativo à actividade dos navios do Porto, publicado no segundo volume deste trabalho, para se verificar essa prática, com as naus de Martim Anes (em Palermo, Sicília) e a nau de Gonçalo Dias Ponte (em Rosas, Catalunha) que foram vendidas nesses

---

[1773] E não só. Álvaro Lopes de Chaves escreve o seguinte no seu livro de 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 Biscaja 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)* ..., citado, p. 59-60.

[1774] 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.

[1775] Apenas dois exemplos, entre os muitos existentes: em 24 de Maio de 1565, Marcos Gonçalves, mestre de navegar e senhorio de seus navios, em vésperas de sair em viagem, deixa procuração à mulher para que "posa se quiser vender quaesquer navios que lhe pertencerem e em que tever parte per qualquer guisa que seja pelos preços que quiser" (ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 20, fl. 147); mais tarde, outro relativo à posse de uma barca: em 3 de Janeiro de 1596, Antonio Andre, mestre e piloto, mor no lugar de Massarelos, preparado para sair em viagem, faz procuração geral a sua mulher Maria [...] e a Francisco Ferreira, cidadão, mor na rua de S. Francisco e aos Licenciados [...] avogado na Casa da Rolaçam e [...] Gomez d'Araujo. (fl. 4) "E asy dise que dava mais poder ha dicta sua molher pera em nome delle costetoynte *poder vemder 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.

ancoradouros após a morte dos mestres/senhorios em parte. Da mesma forma, e recordando matéria já analisada, os navios eram objecto de dote de casamento, uma transacção específica, contratualizada, destes tempos.

Os portos, para além da função que cumpriam, eram centros activos de compra e venda de navios, conforme casos aqui relatados de venda de embarcações portuenses para o secretário régio, com negócios em S. Tomé e Príncipe ou, mesmo, para o bispo das Honduras, no âmbito da *Carreira das Índias* de Castela.

Vejamos alguns preços conhecidos.

- Antes de 12 de Outubro de 1556, Baltasar Gonçalves, mestre e senhorio de seus navios, já 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 cimquoenta cruzados", que seriam entregues a Gaspar Sodré, irmão da viúva [Maria Sodré], morador e estante nas Honduras. Portanto, apesar de já algo estar pago ainda havia uma dívida de 740 mil reais[1776].

- Em 26 de Fevereiro de 1568 é contratado 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[1777].

- 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[1778].

- 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[1779].

- 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

---

[1776] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 10, fls. 13v-16.
[1777] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 24, fls. 159v-160v.
[1778] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 47, fl. 21v. As partes do navio referido eram de Joana Anes, viúva, moradora em Massarelos, e de seu filho João Pires, morador à Cordoaria de Baixo de Miragaia.
[1779] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 26, fls. 120-123.

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[1780].

- Em 1577 surgem dois casos de dotes com navios. No primeiro, Gonçalo Pires Fontão e sua mulher Maria Pires, de S. João da Foz, oferecem um quarto de um navio que tinham ao futuro genro Pedro Álvares, mareante, filho de Baltasar Martins, mestre, morador em Massarelos, no valor de 20 mil reais. 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 da embarcação; apenas que era detida em propriedade plena pelos futuros sogros[1781].

- No ano de 1587, Pedro Mendes, morador em S. João da Foz e Maria Luís, de Massarelos, ambos viúvos, contratam casamento. A viúva, para além de um barco de pesca, leva como dote um terço de uma barca, avaliado ("que era quanto lhe davam por ele") em 35 mil reais. Valor total da embarcação: 105 mil reais[1782].

- Em 1591, quatro sócios, entre eles 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.

- 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, facto que demonstra o empenhamento destas companhias em participar na propriedade de navios como forma de agilizar a sua actuação) um quarto do seu navio *Nossa Senhora da Boa Viagem* por 48 mil reais. Valor total da embarcação: 192 mil reais[1783].

- 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

---

[1780] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 31, fl. 22v.
[1781] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 58, fl. 6, e *Po 1º*, 3ª série, liv. 60, fl. 48v.
[1782] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 85, fl. 108v.
[1783] Ver apêndice documental, doc. nº 93.

entregues 104 980 reais, o que quer dizer que a embarcação rondaria os 315 mil reais[1784].

- No ano de 1600, Pantalião Fernandes, de Matosinhos, vendeu um terço (dos três 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. Creio que este contrato vem de encontro, de certa forma, ao que se disse atrás acerca das compras de "oportunidade" efectadas pelos mercadores[1785].

Temos, portanto, uma prática de transacção de navios que se revela bastante dinâmica, e encarada como absolutamente normal, como aconteceria na maioria dos portos nacionais.

Ressalta, acima de tudo, uma série de valores muito díspares e dispersos no tempo, impossibilitando-nos um trabalho mais aprofundado sobre o real significado dos mesmos na economia individual de cada patrão ou dono de partes de navios. No entanto, apesar disso, e de acordo com os mesmos números, podemos considerar que os valores da maioria das embarcações, das mais modestas às mais volumosas, eram consideráveis e, na generalidade impeditivos da propriedade plena dos navios por parte de um só armador. Além disso, não podemos ignorar o peso específico dos dinheiros empregados no equipamento e manutenção do barco, capitais esses que, como foi visto, são requeridos aos sócios quase de imediato, para a primeira viagem, e, depois, para cada uma das expedições programadas ao longo da sua vida útil. Será, em parte, por isso, que Martim Ramos teve de encontrar um sócio em Vicente Rodrigues, cavaleiro, para conseguir arcar com as despesas relativas ao navio que adquiriu com os seus sócios em 1568, conforme vimos antes.

Trate-se de homens do mar, mercadores ou parcerias mistas de exploração naval, o reconhecimento das grandes e constantes despesas com os navios é geral: é necessário investir em equipamentos e armamento, é preciso pagar ao pessoal de bordo (o que muitas vezes se consegue mais facilmente fazendo dele, ou da maior parte dele visto que as tripulações dos navios de que falamos nunca são demasiadamente numerosas, sócio minoritário no barco), ancoragens e taxas de acostagem em diversos portos, gastar dinheiro com os estivadores que descarregam e carregam o navio[1786], eventualmente pagar aos comissionistas encarregados de trazer as mercadorias até junto do cais de embarque, e uma ou outra reparação de

---

[1784] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 109, fl. 192.
[1785] ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 14, fl. 139.
[1786] Despesa que se poupa com a participação da companha nestas operações como abundantemente se pode comprovar nos registos do apêndice documental.

que o barco necessite. Além, destas, refira-se ainda o gasto com os mantimentos requeridos para alimentar a tripulação, por mais reduzida que ela seja, durante as longas viagens, e em escalas que chegavam a durar mais de cem dias[1787].

É difícil detalhar cada uma destas despesas. Os documentos são habitualmente lacónicos quanto a isso. Aos dados já referidos sobre a compra de materiais para a renovação dos navios somam-se as menções aos equipamentos básicos, batel, artilharia e cabres, normalmente (com excepção da artilharia, que é, por vezes, individualizada) englobadas nas menções gerais relativas à condição do navio, na fórmula standartizada "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", para protecção da mercadoria[1788].

Estes gastos avultados remetem, como seria de esperar, para a proliferação das parcerias de exploração dos navios e para as relações entre náuticos e mercadores, no âmbito do financiamento das expedições e aquisição de partes dos navios. Os documentos 4 e 5 do apêndice revelam o mecanismo de financiamento das viagens (empréstimos contraídos junto de capitalistas eventualmente interessados nas mesmas) referindo-se que esse recurso foi suscitado pela necessidade de comprar "mantymentos e meniições", o que significa que o navio ia armado. Já me referi à eficácia – ou falta dela – da artilharia nos mercantes da cidade. Porém, é quase certo que a maioria das embarcações (mesmo as mais ligeiras) partiam artilhadas (ainda que modestamente na maioria dos casos), sendo esta característica mais evidente nos finais do século, quando a concorrência (e, de certa forma, o tipo de negócios) for mais acesa e agressiva. Por exemplo, no fretamento do navio *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'artelharia he suas roqueiras e mosquetes, monisois he bombardeiros"[1789]. Já o navio *Espírito Santo*, fretado para o Brasil dois anos antes, levava oito mosquetes (que parece ser a arma preferida dos armadores de finais da centúria) com pólvora suficiente e pelouros[1790].

Entre os equipamentos, refira-se a importância do batel, também presente em todos os navios (mesmo nos menos volumosos, como as caravelas), funcionando como salva-vidas, embarcação de contacto entre os navios quando navegavam em flotilha,

---

[1787] Ver apêndice documental, doc. nº 18. Estas escalas mais longas poderiam ser aproveitadas para negócios com mercadores locais – como parece ter acontecido, com navios do Porto fazendo cabotagem entre portos brasileiros.

[1788] Entre muitos outros, ver apêndice documental, doc. nº 3. Na introdução a este apêndice refiro-me ao significado que pode ter essa expressão.

[1789] Ver apêndice documental, doc. nº 123. Ver também, entre outros, os documentos 10, 32 (aqui dizendo-se que só leva artilharia se a isso for obrigado), 55, 78.

[1790] Ver apêndice documental, doc. nº 108.

para reconhecimento de algum ponto de terra onde era necessário fazer alguma escala imprevista e, essencialmente, para ajudar na carga e descarga dos navios nos portos de paragem. Em 1570, no fretamento da nau *Santiago*, temos a referência mais específica a este equipamento, um *batel esquifado*. Dada a especificidade da pesca do bacalhau, onde, em tempos mais recentes, se utilizavam, como se sabe, os característicos *doris*, é de supor que os navios levavam mais do que um batel para a faina. Infelizmente, não há nenhuma carta de fretamento referente a esta actividade no Porto de Quinhentos.

2.1. Manter um navio e financiar uma expedição. Os penhores

Como tem sido afirmado, a propriedade dos navios e a preparação das viagens obrigam a gastos constantes. Isso leva os armadores e gentes envolvidas no trato a recorrer ao empréstimo, a comprometer-se com uma das formas mais características do comércio do Antigo Regime: a dívida. Em parte decorrente da escassez de capitais em circulação (apesar das conhecidas alterações quinhentistas decorrentes das remessas de prata americana), todas as transacções dependem, em larga escala, do empréstimo, da letra de câmbio, da obrigação e reconhecimento de dívidas[1791]. Os homens do mar e seus associados estão plenamente integrados neste sistema, ainda mal conhecido em Portugal. Os fretamentos e obrigações escriturados em cartório notarial dão conta desta realidade. Já vimos um desses exemplos, logo em 1548, ano dos primeiros registos notariais que possuímos na cidade, em que os donos da nau *S. João* se comprometem a pagar a dívida de 42 mil reais por certas peças de fustão de Olmo que o capitalista lhes adiantou para o negócio.

Neste ponto, gostaria de destacar as garantias de pagamento, os penhores, eloquentes, em certa medida, do nível de vida das comunidades marítimas e mercantis, do valor atribuído às peças de ourivesaria e do tipo de peças produzidas pelos artesãos deste ofício (algumas delas compradas no estrangeiro), recorrendo a dois exemplos registados nos documentos que tenho vindo a citar.

- Em 1568, na parceria Brás Luís/André Fernandes, para compra e venda de aduela nas Canárias, "ho dicto Bras Luis lhe deu logo a penhor dos dictos vinte e cinquo mill reaes [capital emprestado para compra da madeira no norte da Península] hua cadea d'ouro de feiçam de malha com hum tribolo d'ouro ao pee com huns grãos d'alljoafre que elles partes diseram que pezava nove mill e quinhentos reaes e duas manilhas d'ouro esmalltadas d'obra castelhana que

[1791] Sobre este assunto colhem-se importantes informações em AZNAR VALLEJO, Eduardo – *Navegación oceánica y expansión comercial...*, citado, p. 355-359.

diseram que pezavam anbas treze mill reaes e hum copo de prata piqueno de perafuzo dourado por dentro e no pee que diseram que poderia valler cinquo mill reaes"[1792].

- Os penhores corriam também entre os sócios detentores dos navios e entre eles e os finaciadores alheios ao meio. Na hora de fazer testamento, em 1565, Maria Anes, a Caseira, dona de metade de um navio grande, *Conceição*, reconhece que "pera fornecer a sua metade do dicto navio lhe dera Joham de Pedrosa dez mill reaes entrando nelles o cambyo e que lhe tinha o dicto Joham de Pedrosa por isso hua taça de prata vallia de vinte cruzados de lavor de quasquas de pinhas [...]. E que Joham Alvarez seu parceiro lhe tinha hua 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"[1793].

Esta prática manter-se-á constante até final do século XVI. No entanto, nos anos finais de Quinhentos, assiste-se à proliferação de outra forma de endividamento, que parece denotar uma cada vez maior incapacidade de os armadores arcarem com todas as responsabilidades da organização da expedição – nela incluindo, por exemplo, o seguro do navio e da carga quando eles são feitos – ou então resultante de uma estratégia de diminuição dos riscos: o empréstimo para uma viagem concreta, abatido, ou descontado, no frete final. No fundo, trata-se de uma extensão, e da expansão, das chamadas escrituras de risco, uma vez que, na maior parte dos casos, este corre por conta do afretador até determinada altura, explícita no contrato[1794].

3. A administração do navio

Em parte pelos motivos atrás enunciados, era essencial garantir que a parceria funcinava, que a embarcação estava em boas mãos, que o pessoal era bem dirigido e que as contas estavam em dia. Para isso, era essencial atribuir poderes especiais a alguém de confiança. De confiança para os sócios exploradores do barco e para os mercadores que dele se serviam pois, como era prática na época, o mestre – e, mesmo, alguns marinheiros, serviam em muitas ocasiões como agentes comerciais. Em regra, tratava-se de um homem do mar[1795]. Esse homem era, normalmente, o mestre da embarcação, como já sabemos também quase sempre senhorio em parte

---

[1792] Ver apêndice documental, doc. nº 14.
[1793] Ver apêndice documental, doc. nº 9.
[1794] Como exemplo, ver apêndice documental, doc. nº 63.
[1795] Tal como já vimos, no caso dos navios mandados construir, era ele quem acompanhava, inclusivamente, as fases da fábrica, indicando as especificações pretendidas.

da mesma, para esse efeito designado pelos parceiros da empresa. Era ele que seguia no barco – embora tenhamos indicações que, em mais do que uma desssa parcerias, estava muitas vezes mais do que um sócio a bordo ou então alternavam nessa função – era ele quem se encarregava, como Martim Ramos, mestre do navio *Santo António* em 1558, a contratar a marinhagem, "assy gente, marinheiros, pilloto e grometes"[1796], e era a ele que competia dar contas do desenrolar dos negócios.

Um estudo deste assunto implicaria longas páginas, visto haver elementos, como de costume bastante dispersos, por entre a documentação notarial[1797]. Alguns deles podem ser conferidos no apêndice para o qual tenho vindo a remeter.

Ainda agora vimos um caso que se enquadra neste contexto, o da sociedade entre Maria Anes, a Caseira e João Álvares. Este estava a bordo, e tinha poderes para administrar o barco como entendesse. Essa, aliás, é uma das características mais evidente, já aqui evocada, a propósito da capacidade de o sócio/mestre poder fretar e, mesmo, vender o navio ou parte dele conforme fosse do seu interesse – atitude que seria admitida também como de interesse para a sociedade.

Num documento de difícil interpretação – até porque, pelo meio, parece haver compra do navio por um dos intervenientes – António Gonçalves, de Massarelos, passa procuração a Pedro Luís, em 1574, para cobrar um seu navio (chamado *Santo António*) que veio de Tânger e estava em Aiamonte, nomeando-o, ao mesmo tempo, seu mestre, em lugar de um certo António Gonçalves, de Matosinhos, que não consta que tenha morrido, dando-lhe poder para receber todos os fretes devidos, tratar de tudo o que diga respeito à embarcação e, inclusivamente, vendê-la[1798].

No ano seguinte, a viúva Ana André, proprietária de um quarto do navio *Nossa Senhora da Ajuda*, passa procuração ao mestre Sebastião Luís, dono de metade do mesmo navio, na qual encontramos, sintetizados, os atributos deste:

> "pera que em seu nome possa vender o dito quoarto do dito navio a quem elle quiser e por bem tever e em qualquer parte deste reino como fora delle e isto pelo preço e preços que quiser e por bem tever e asertar com as pesoas e os preços os recebera, arrecadara e dara paguas, conhecimentos, quitações rasas, pubricas e as condiçois necesarias e fara cartas de venda, contratos

---

[1796] Ver apêndice documental, doc. nº 25.

[1797] Nada que se compare a uma prática secular, plasmada em documentação anterior ao século XIV, no Mediterrâneo – regulamentando-se a construção naval, a equipagem e armação dos navios, tempos de navegação, quantidades de mantimentos a meter conforme as viagens, etc. Ver, por exemplo, FORCHERI, Giovanni – *Navi e navigazione a Genova nel Trecento. Il* "Liber Gazarie" (Collana Storica di Fonti e Studi, dirigida por Geo Pistarino). Génova: Istituto Internazionale di Studi Liguri/Bordighera, 1974.

[1798] Ver apêndice documental, doc. nº 46.

com as clausullas, condiçois, penas, obriguaçois, renunciaçois que lhe forem pedidas pelas partes e asi podera fretar o dito quoarto do dito navio pera onde elle quiser e por bem tever e fazer escritos de fretamentos com as condiçois necesarias e mandalo pera qualquer parte que elle fretar e a seu risco [...] e arrecadara e grangeara e neguoceara o dito navio como cousa sua e fara do dito quoarto do navio o que elle quiser e por bem tever"[1799].

Algo semelhante, e complementar, se pode ler no contrato de parceria da nau *Nossa Senhora da Batalha*, feita "de novo" na cidade, no qual o sócio nomeado mestre se obriga "emquanto for por mestre do dicto navyo dar conta com entregua" a cada um dos parceiros do rendimento dos fretes[1800].

Exemplificativo da importância do mestre/administrador do navio e do papel dos náuticos como agentes comerciais, cite-se o caso ocorrido em 1590, com a morte no mar de João da Costa, mestre da nau *Nossa Senhora da Légua*, a eleição, imediata, do seu irmão Domingos da Costa, seu irmão, investido nas mesmas funções e a procuração feita por dois mercadores do Porto com interesses nessa viagem para o novo comandante, nos termos em que a haviam feito ao seu irmão defunto[1801].

É prevendo situações como esta que os mestres "suecos" das urcas *Fortuna* e *Palomba Azur* passam procuração aos seus subalternos, contramestres e pilotos, para assumirem funções de comando nos navios no caso de morrerem no decurso da viagem que se preparam para fazer ao Brasil[1802].

3.1. Administração do navio. Uma contabilidade organizada?

A gestão de uma nave implicava burocracia. Desde os contratos de fretamento – aqueles que eram concretizados – aos pagamentos de taxas portuárias, passando por toda uma panóplia de papéis, tais como conhecimentos de carga, obrigações, quitações, despesas com mantimentos e conserto dos navios, apólices de seguros, etc., havia necessidade de manter um registo em dia, precisamente para, como vimos antes, dar contas aos parceiros que ficavam em terra. Tudo isto resultava na produção dos livros de bordo. A maior parte dos navios tê-los-iam, mais ou menos completos, mais ou menos organizados. Um ou outro encontrar-se-ia no escritório de um mercador/armador. Não conhecemos nenhum. E escusado será dizer que a

---

[1799] Ver apêndice documental, doc. nº 56.

[1800] Curiosamente, faz seguro da sua parte quem quiser. Ver apêndice documental, doc. nº 88.

[1801] O que também comprova a eficácia – ou, pelo menos, a existência concretizada – de comunicação entre os navios no vai-vem da rota atlântica. Ver apêndice documental, doc. nº 87.

[1802] Ver apêndice documental, doc. nº 91.

perda de tão importantes documentos impossibilita-nos percebermos a complexidade da vida marítima em toda a sua dimensão.

Tal como os livros de contabilidade dos homens de negócios (os tão falados livros de razão das companhias) não há que duvidar da sua existência. Inúmeras procurações fazem referência à necessidade de eles serem consultados para cobrança de fazenda e de fretes contratados 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[1803].

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". Diga-se que era um fenómeno que acontecia com alguma regularidade, o que me leva a pensar que os casos fortuitos sempre alegados são apenas uma boa desculpa para encobrir negócios lucrativos que nem sempre corriam bem. Neste caso, as mercadorias foram mesmo apreendidas pelas autoridades locais lavrando-se um processo "escripto em letra castelhana [...] em cinquoenta 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 interessados, que com ele pretendia fazer prova junto dos seguradores, com vista à recuperação do prémio que lhe era devido[1804].

Este tipo de problema não era invulgar. Certas cargas, como os cereais, eram cobiçadas em todas as latitudes e, a qualquer momento, o navio poderia ser alvo da "cobiça" de municípios carenciados, obrigando-os a descarregar ou, como foi o caso antes apresentado, a apreender a mercadoria. Portanto, ao mestre, ao homem que segue no navio e tem nele responsabilidades era essencial manter uma escritura que lhe permitisse responder perante os seus clientes.

Estas questões levam-nos à relação entre os mercadores e os meios náuticos da cidade. É o assunto que tratarei em seguida. A partir dele apontarei as principais características dos negócios entre o mundo da mercancia portuense e o dos seus armadores. De acordo com o enunciado no início deste capítulo tentarei enfatizar um ou outro aspecto de alguns negócios desenvolvidos em função da disponibilidade marítima da urbe, os quais passam despercebidos noutras colecções documentais.

[1803] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 2, fl. 33v.
[1804] Ver apêndice documental, doc. nº 6.

Esses negócios implicaram movimentação dos navios em diferentes espaços. Os fretamentos publicados mostram alguma articulação entre a navegação portuense e os serviços portuários de alguns deles, tema já analisado no decurso desta dissertação. Por fim, e em jeito de balanço, regressarei ao mundo marítimo tentando verificar qual o rendimento retirado pelas parcerias náuticas dessa relação com os homens de negócios do burgo.

4. Navios e mercadores

A primeira forma de relacionamento já a vimos: a co-propriedade de muitos navios da cidade, instrumentos vitais para o desenvolvimento da actividade dos homens de negócios. Da segunda, também já falei: as formas de financiamento das viagens passam por uma relação, de alguma dependência é certo, entre os mesmos mercadores e os homens do mar.

Como aconteceu com os seguros, também há certas viagens que motivavam os mercadores a escriturar o contrato com o mestre/dono do navio, daqui resultando o contrato de fretamento. Dos fretamentos resulta a visão de um comércio com "identidade", no qual o navio funciona como elo de ligação de extrema importância: é o mestre, o marinheiro ou o mercador que seguem a bordo que fazem a ligação entre os homens do trato[1805], dos homens de negócios implicados no comércio internacional – e insisto no carácter internacional que a economia quinhentista do Porto denota – nos diferentes portos tocados. Em todos os portos, ultramarinos (portugueses ou castelhanos) ou europeus encontram-se correspondentes, feitores, comissionistas ou simples contactos das companhias do burgo e são os homens do mar, maioritariamente, quem com eles contacta.

O fretamento obedece a estratégias dos mercadores, visíveis no porto de partida e de chegada dos barcos. E mesmo, no local onde é feita a carta de fretamento. Por exemplo, no caso do navio *Nossa Senhora da Légua* refere-se expressamente que o contrato foi feito, por correspondentes dos mercadores portuenses, no porto de Lisboa, local estratégico do negócio marítimo quinhentista, como várias vezes foi salientado[1806]. Quanto aos portos de chegada, já me referi à opção pela Galiza, até 1573, 1574, e depois destas datas, maioritariamente ao Porto e a Viana e, menos, a Lisboa.

Como já mais de uma vez foi referido, nem todos os mercadores se dirigiam ao notário para proceder ao frete, embora houvesse muitos interessados em cada

---

[1805] Já me referi à relação náutico/mercador, funcionando, por vezes, o primeiro como agente do segundo, como se pode ver no apêndice documental, doc. nº 13.
[1806] Ver apêndice documental, doc. nº 87.

viagem dos navios. Neste sentido, o frete da nau *Conceição*, de 1568, esclarece-nos quanto aos seguintes factos: de que há um grande número de pequenos investidores na viagem do navio, bem como da prioridade das opções (nomeadamente sobre a rota a seguir) pertencer aos mercadores que mais investem na operação, conforme a distribuição da carga que metem na embarcação: "e decllararam 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 há hordem dos mayores"[1807]. De qualquer forma, diga-se que uma larga parte das opções relativas à rota e escalas a seguir competem, maioritariamente, ao mestre do navio[1808].

4.1. O mercador e a utilização dos navios

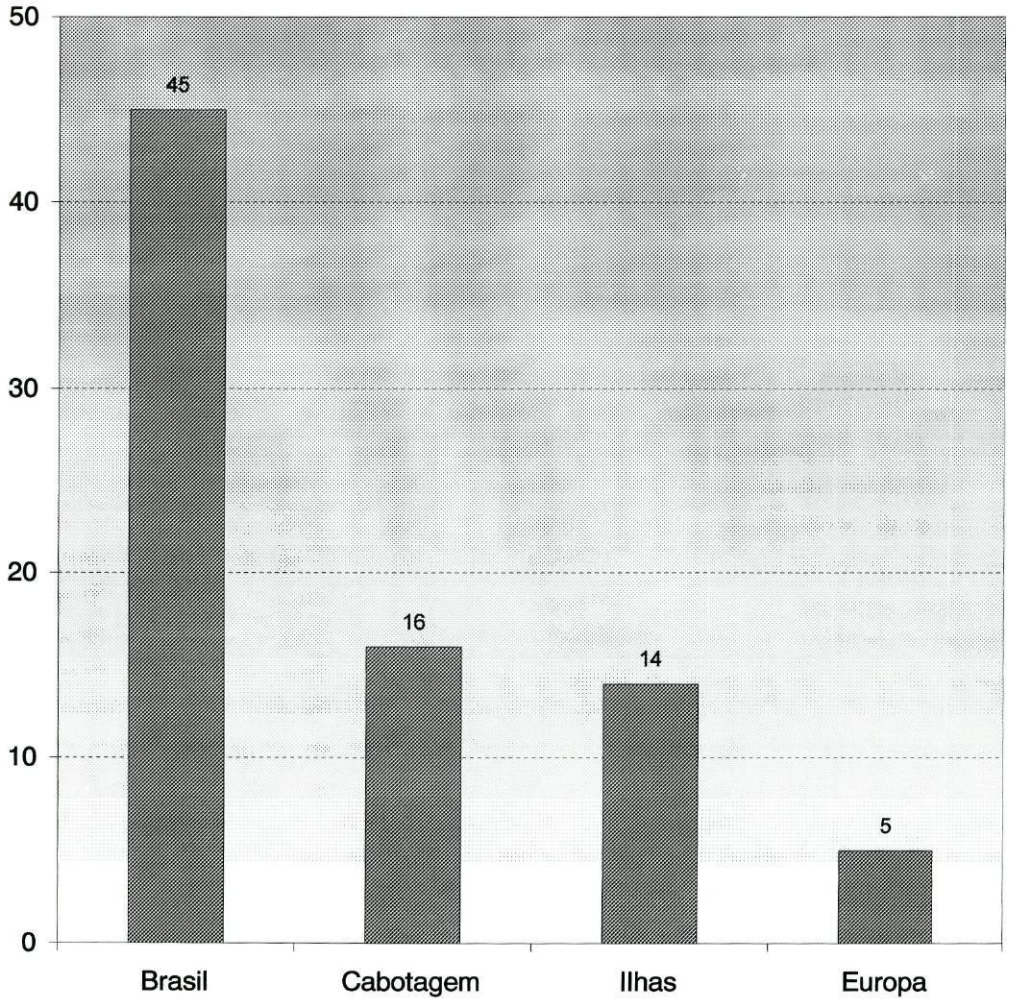
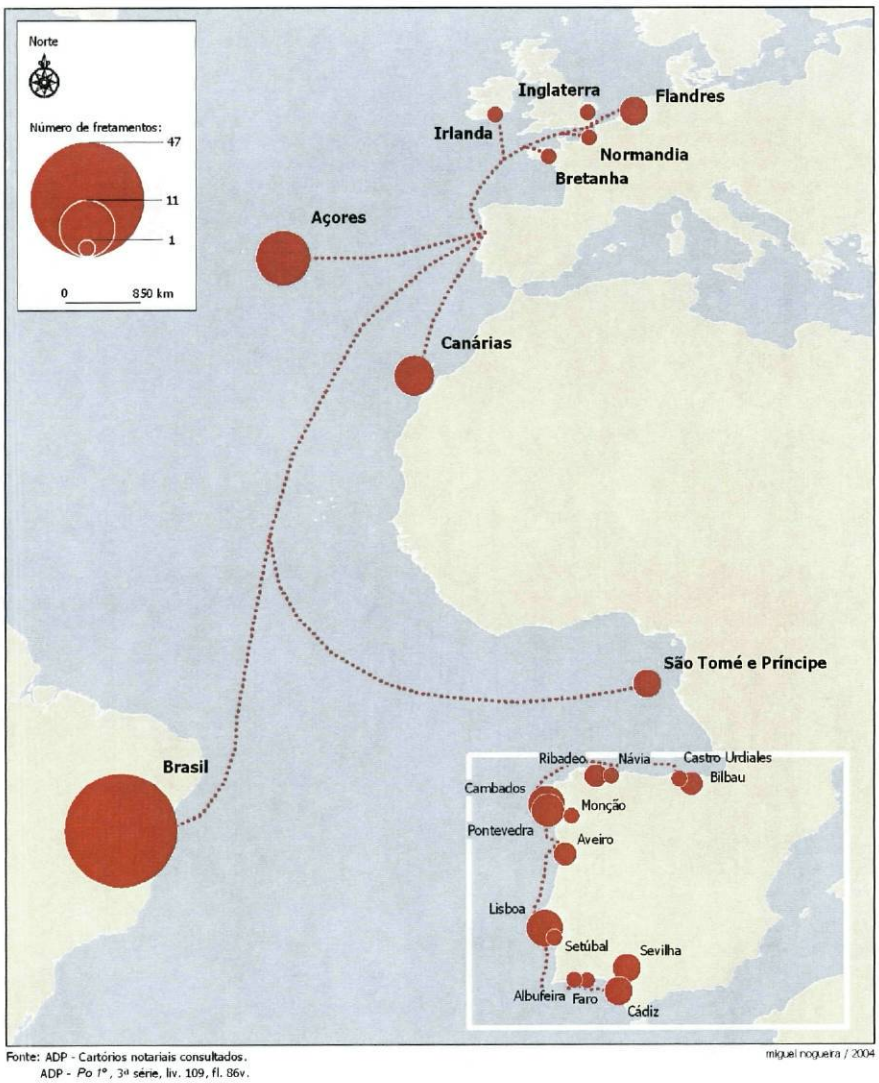


Gráfico 36 – Destino dos navios fretados

[1807] Ver apêndice documental, doc. nº 18.
[1808] Na sequência dos ataques franceses às Ilhas – de que falarei adiante – o mestre fará escala nelas se entender que o ambiente marítimo é suficientemente calmo para o permitir.

No apêndice documental a partir do qual foi elaborado o gráfico anterior, e o mapa seguinte, conforme se poderá verificar na sua consulta, os fretamentos (e algumas obrigações de transporte marítimo) abrangem um conjunto de rotas reduzido (embora as articulações internacionais devam ser consideradas como de grande significado para definir o panorama geral do trato marítimo) predominando, como seria de esperar o Brasil, seguindo-se-lhe os circuitos de cabotagem, as rotas insulares e, à distância, aqueles que poderemos considerar os tratos com o norte da Europa[1809]. Note-se que não existe nenhum fretamento efectuado para a pesca do bacalhau, negócio que como vimos interessou aos agentes do Porto durante muito tempo.



Mapa 12 – Destinos inscritos nos fretamentos do Porto (1552-1600)

Tudo isto quer dizer que, sendo possível – e, decerto, em função do valor da mercadoria, da conjuntura e das conexões que estão por detrás do negócio – o

[1809] Os números entre pontos indicados e cartas de fretamento não coincidem exactamente visto alguns contratos preverem a ida do navio a mais do que um destino na mesma viagem.

fretamento era feito fosse para que negócio fosse, tornando-se um objecto legal de interesse nas diferentes facetas da actividade. Voltarei a este assunto a propósito de algumas rotas específicas.

4.2. O mercador e a partilha das despesas com os navios

Trata-se de uma constante nos contratos registados. Já vimos – e também o veremos no segundo volume – como a expressão "estanque de quilha e costado" implica uma aceitação de responsabilidade perante eventuais acidentes. Mas as coisas podem ser mais específicas. O mercador/afretador pode ser chamado a contribuir com dinheiros para determinadas despesas – que por vezes implicam com a própria arquitectura do navio – e, com isso, a partilhar as mesmas responsabilidades. Essas obrigações variam, ora cabendo ao mestre ora aos afretadores, e passam, como disse, por modificações ou especificações na estrutura da embarcação e nos aspectos relacionados com a inclusão de artilharia.

No fretamento da nau *Espírito Santo*, feita nos estaleiros de Arnelas, define-se que os mercadores "as suas custas carafetaram as cubertas da dicta naao *como he custume*" pois se a mercadoria "se danar" por causa das ditas cobertas, "se forem mal coregidas e carafetadas", isso será da responsabilidade dos mercadores[1810]. Estas informações são importantes, sobretudo porque nos "deixam ver" como alguns navios são adaptados conforme a carga que levam[1811].

Já em 1572, no fretamento do galeão *Nossa Senhora da Ponte*, para o Brasil, a artilharia, que será incluída que os serviços portuários régios assim o determinarem, será paga pelos afretadores conforme pagarem os outros que fizerem contratos semelhantes na cidade[1812]. Uma variante deste registo pode ser observada no fretamento da nau *Santo António*, também para o Brasil, em 1575. Relacionado também com os constantes mandados régios sobre a artilharia nos navios, determina-se no fretamento que esta será "conforme a ordenação", despesa esta que implica um acréscimo do frete: um cruzado (400 reais) a mais por cada tonelada de carga para esse efeito[1813].

[1810] Ver apêndice documental, doc. nº 8.

[1811] E vemos como navios mais pequenos, sem coberta, passam a tê-la para viagens específicas, como acontece em 1596 com o navio *Nossa Senhora do Rosário*, a carregar cal no Mondego para as Ilhas, sendo a coberta feita à custa do mercador (doc. nº 98).

[1812] Ver apêndice documental, doc. nº 32.

[1813] Ver apêndice documental, doc. nº 55.

4.3. O mercador e os tratos marítimos

Muita da responsabilidade do mercador junto do náutico e da sua participação no movimento marítimo nas facetas em que o tenho vindo a tratar é evidencida pelo tipo de negócio em que ele se envolve. Já se viu – e ainda verá com alguma profundidade – o carácter internacional da actividade do mercador do Porto. A maior parte dos grandes negócios são realizados em função da participação activa nos tratos europeus, nas grandes praças da Europa do noroeste e nas redes de contactos constantemente dinamizadas. Estas empresas, de carácter abrangente, internacional, compostas por membros de famílias relacionadas em todos os grandes portos, contactando com colónias de mercadores estantes nesses mesmos portos, articulando um leque amplo de negócios no espaço Atlântico, foram responsáveis "pelo desenvolvimento evolutivo da dinâmica interna, da articulação dos diferentes espaços económicos entre si e os sistemas mercantis que se incrementaram"[1814].

Há, por isso, um investimento em empreendimentos de lucro garantido. Mesmo quando falamos de cabotagem – sobretudo quando ela se processa para fora dos limites do reino português – devemos ter em conta a sua importância num trato mais alargado, que produz dividendos quando articulado com aqueles que normalmente considerados como os grandes movimentos comerciais do tempo e da sua logística[1815]. Um dos primeiros exemplos pertinentes neste âmbito diz respeito ao comércio de pastel, que dinamizará a rota insular e, em sequência, o percurso até à Biscaia e Europa do norte[1816]. O mesmo acontecerá também, como veremos adiante, com o trato de escravos, inicialmente utilizado para suportar as compras de açúcar e algodão brasileiros.

O esquema seguinte, referente a algumas notícias relativas aos negócios de duas companhias comerciais do Porto, a de Miguel Fernandes, e a dos Vitória, demonstra com clareza o grande dinamismo dos mercados e a importância dos meios

---

[1814] 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 províncias de los Países Bajos. Una revisión historiográfica (XVI-XVIII)*, Ana Crespo Solana, Manuel Herrero Sánchez (coordenadotes). Tomo 2. Córdova: Ministerio de Asuntos Exteriores/Fundación Carlos de Amberes, 2002, p. 445. Refira-se, no en tanto, que esta investigadora incide a sua atenção sobre as comunidades estrangeiras assentadas nos portos.

[1815] Refiro-me, por exemplo, ao trato de ferro com a Biscaia, que suporta a armação de navios aplicados no trato geral.

[1816] Para além de, simultaneamente, ser complementado com o comércio de sumagre duriense, um dos produtos mais valiosos do *hinterland* portuense e, como vimos, elemento estruturante da organização portuária.

marítimos – não apenas nacionais nem portuenses – no conjunto do trato quinhentista da cidade.

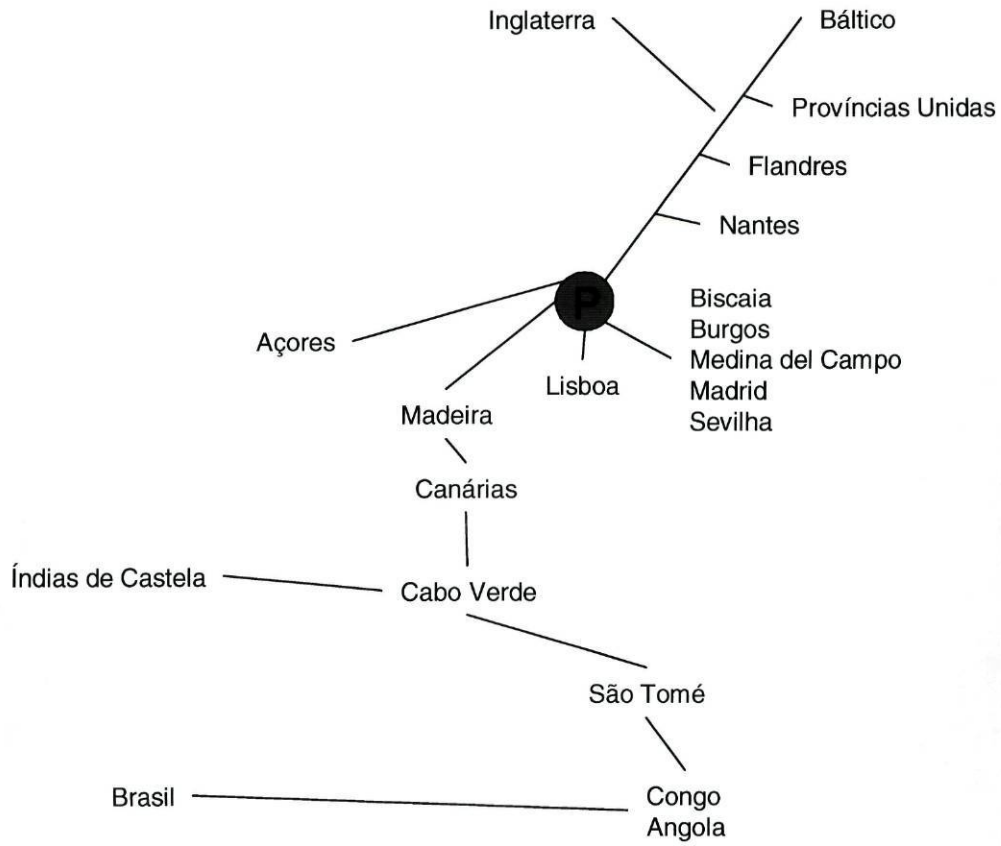


Gráfico 37 – Negócios de Miguel Fernandes e família Vitória

Tal como ainda agora se viu e como inicialmente se salientou, o grande interesse reside na rota do Brasil, no trato do açúcar e do algodão, depois de um primeiro período em que o pau-brasil ainda tinha parte considerável neste movimento. Se em 1557 as cargas que o navio *Nossa Senhora do Lago* traz do Brasil são, por esta ordem, pau-brasil e açúcar, já em 1565 a caravela *Nossa Senhora da Esperança* traz primeiramente açúcar e algodão e só depois pau-brasil, o qual vai desaparecendo gradualmente das cargas dali remetidas à medida que a centúria avança[1817]. Finalmente, aponte-se o facto de o algodão ser mercadoria apreciada mas mais difícil de encontrar. Normalmente, corresponde a um quinto do açúcar transportado mas, como acontece no fretamento da nau *Conceição* (1568), não se encontrando algodão para trazer, este será substituído por açúcar[1818].

As queixas contra um regime de impostos considerado menos favorável, bem como a especificidade do transporte, terão levado os armadores do sal (onde encontramos associações entre náuticos e mercadores) a incluir nos contratos a obrigatoriedade

[1817] Ver apêndice documental, documentos, nº 1 e 6.
[1818] Ver apêndice documental, doc. nº 12.

da já citada partilha de custos com os armadores. Veja-se o discurso dos mercadores e tratantes de sal da cidade em 1562, considerando-se agravados contra a imposição que lhes era imposta.

" [...] era verdade que ho sall que traziam e mandavam vir a dita cidade vinha de Aveiro, Setuvall, Andallozia he outras partes e portos de Castella portos de mar e todo trazião a mandavam trazer por mar em navios estanquados[1819] e cubertos a dita cidade a qual mercadorya de sall corria muito risquo na dita cidade e no mar e em duas bassias comvem a saber ha bassia d'Aveiro e ha do porto da dita cidade que eram as mais riscosas deste reyno honde se perdiam muitos navios asi de sall como de outras mercadorias como este ano se acontecera se perderam navios de sall na basia d'Aveiro sem se poder sallvar cousa allgua e ho anno pasado de quinhemtos he simquoenta sete annos se perdera na costa da dita cidade outros muitos navios caregados de sall em que Bras Eanes he Filipe Gomçallvez tratantes no dito sall perderam dous navios careguados que hao tall tempo custava a quatorze myll reaes ho milheiro e Francisco Martinz outrossy allem doutros muitos que se perderam pollo risquo ser muito gramde e allem do risquo ser mercadorias della se nam aproveitar nada como doutras que se perdiam por esta ser d'agoa e nella se comverter e allem diso ter outros muitos custos e desfallcos allem do primeiro preço como sam dizima e sisa e emposição que se pagava em Aveiro homde se compravão pera mais seguramça [...]"[1820].

Ou seja, para além da especificidadade do trato e do risco do transporte – aqui convenientemente exagerado com o argumento recorrente das dificuldades da barra –, o imposto agravava as largas movimentações efectuadas em conformidade e exigia medidas atenuantes das despesas efectuadas. A partir de então torna-se frequente que os contratos refiram a necessidade da divisão de despesas entre náuticos e mercadores interessados, falando-se, sobretudo, na feitura das cobertas e na inclusão das esteiras e trancas para o sal. Como no fretamento da caravela *Nossa Senhora da Ajuda* carregada de sal para a Irlanda, em 1578, no qual se comprometem a dar "elles mercadores has esteyras e estiva e retranqua e paos pera a arqua da bomba"[1821].

Mas o exemplo mais significativo da utilização de náuticos como agentes comerciais, da intervenção dos feitores – uns seguindo a bordo do navio e outros nos portos –

[1819] Leitura duvidosa; creio que se trata de "estronquados", pois em vários fretamentos aparece uma variante deste termo, "tranca", quando se trata de transporte de sal.
[1820] AHMP – *Sentenças*, liv. 1, fl. 357-358.
[1821] Ver apêndice documental, doc. nº 64.

no trato e da partilha de despesas e responsabilidades, encontramo-lo no caso do trato de escravos, negócio na ordem do dia desde a segunda metade de Quinhentos.

O transporte de escravos implica desde logo burocracia (o registo da armação nos Contos do reino) e logística mais alargadas. Implica a aplicação de maiores capitais – e, desde logo, só muitas vezes suportado em parcerias – tanto para a compra de mercadorias essenciais ao trato nos mercados do norte da Europa como para aquisição de mantimentos e das próprias peças e seu transporte para os mercados de referência.

Embora pareça que o contrato não deva ter sido concretizado, um dos primeiros registos publicados no apêndice sobre este assunto diz respeito à compra de "oitenta a cem" peças de escravos em S. Tomé para vender na Baía. Trata-se do fretamento da nau *Santiago*, de Viana, por mercadores da cidade do Porto, juntando-se aqui mais um elemento do dinamismo do porto do Lima e da estreita ligação com a cidade do Porto. Nestes casos, a descrição dos elementos constituintes da operação é mais detalhada. No citado fretamento, datado de 21 de Dezembro de 1569, os correspondentes do mercador Manuel Gonçalves deveriam embarcar no navio "mantimentos pera as dictas peças d'escravos [...] toda a auguoa em suas vasylhas [...] quanto abaste pera a dicta vyagem e asy fogo, lenha e sall e ho mais que for necesario aos dictos escrapvos debaixo da cuberta como he custume pera que vam bem agasalhados e elles fretadores daram a calldeira pera se fazer de comer aos dictos escrapvos"[1822].

Tal como neste caso, em 1573 alguns mercadores da cidade voltam a recorrer a navios de fora – desta vez de Azurara – para o tráfico. Trata-se da nau *Nossa Senhora do Rosário*, que vai carregar 116 peças à mesma ilha de S. Tomé, primeiro entreposto de escravaria de que desfrutaram os contratadores do Porto. Os escravos seriam entregues em 40 a 45 dias. Para além da acostumada caldeira de cobre, os mercadores dariam ainda a louça (vinte pipas abatidas com seus arcos e vimes e doze quartos em pé) para os mantimentos "sem aver frete algum porquanto he pera bem da dicta armaçam"; a louça seria cheia de água e meteriam ainda lenha para cozinhar. Como nota interessante sobre este trato, diga-se que os escravos seriam vendidos na Baía a 1 500 reais cada, sendo o produto da venda aplicado na compra de açúcar e algodão[1823]. Talvez não seja possível fazer este tipo de comparações mas parece que os escravos eram baratos e proporcionavam lucros

---

[1822] Ver apêndice documental, doc. nº 28.
[1823] Ver apêndice documental, doc. nº 43.

muito elevados. Embora a mão-de-obra escrava fosse canalizada para os engenhos de açúcar brasileiros e, em seguida, para as minas latino-americanas, os que chegavam a Portugal, nesta altura (havia muitos no Porto e já me referi ao facto de muitos deles serem colocados como marinheiros nos navios) valiam 30 mil reais. Os valores de venda diferem, logicamente, com o tempo. A venda de escravos no Brasil rendia também avultados lucros. No fretamento do patacho *S. Rafael*, do Balio de Leça, em 1598, de que falarei adiante, as peças serão vendidas no Brasil a 22 500 reais e ao mestre serão ainda pagos 250 reais de avarias por cada escravo. Os preços da peça, entretanto, haviam passado a 2 500 reais. Efeitos do grande aumento da procura e variação dos mercados? Da concorrência? Vitorino Magalhães Godinho descreve, de certa forma, este processo, notando que inicialmente (não nesta fase do século), os escravos eram muito baratos vindo os seus preços a crescer conforme Quinhentos avançava[1824].

Em 1584 são os navios do Porto *Nossa Senhora da Batalha* e *Espírito Santo* a participar[1825]. Diga-se, aliás, de passagem, que embora os mercadores da cidade tenham, desde sempre, demonstrado grande interesse neste comércio negreiro (e, mesmo, revelando grande dinamismo na sua participação como se pôde verificar pelos casos antes apontados), parece que esta actuação se amplifica claramente após 1580, facto a que não será alheia a abertura dos mercados americanos da Espanha às dinâmicas empresas comerciais portuenses (maioritariamente cristãs-novas) as quais se encontravam fortemente implantadas nos espaços de referência do Atlântico e da Europa. As procurações relativas a este negócio passam a ser mais frequentes, parece existir, como veremos, um aproveitamento mais aprofundado dos arquipélagos atlânticos – sobretudo as Canárias – para se penetrar nas *Índias de Castela* e os mercados abastecedores africanos estabelecem-se, explicitamente, em torno da Guiné e, sobretudo, "Angola-Congo", região alargada para onde seguem os navios do burgo. S. Tomé, que durante algum tempo recebeu escravos para suportar a sua economia açucareira[1826] continua, no entanto, a desempenhar um papel de relevo nesta dinâmica. O fretamento do citado navio *Nossa Senhora da Batalha* e os documentos posteriores com ele relacionados contêm elementos que nos mostram claramente a complexidade do negócio. O

[1824] *Os descobrimentos e a economia mundial...*, citado, p. 187 e seguintes.

[1825] Ver apêndice documental, documentos nº 68, 70 e 74, entre outros.

[1826] 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), p. 110-111, 123 (neste caso, a alteração do mercado receptor para o Brasil). Embora para cronologias mais adiantadas, e como referência a outros mercados abastecedores, é essencial a consulta do recente estudo de CAPELA, José – *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique, 1773-1904.* Porto: Edições Afrontamento, 2002.

navio, que terá sido construído para esse efeito, foi arqueado em toneladas pelos serviços régios; houve registo feito nos Contos para tal resgate; foram dadas fianças, hipotecas de bens (sobretudo imóveis: casais, quintas, casas de habitação, etc.) e movimentaram-se agentes na Flandres e França para aquisição das mercadorias requeridas para a armação. Os capitais aplicados pelas parcerias que se envolveram no negócio são algo elevados destacando-se aqueles que foram aplicados na citada compra de fazendas, nomeadamente a caldeira de cobre, sempre presente, e peças em estanho; além disso, e para o navio *Espírito Santo*, fala-se em panos de palmilhas de vinte e quatro nós, lonas, ruães, vinho, e biscoito, estes dois últimos confeccionados e comprados na cidade.

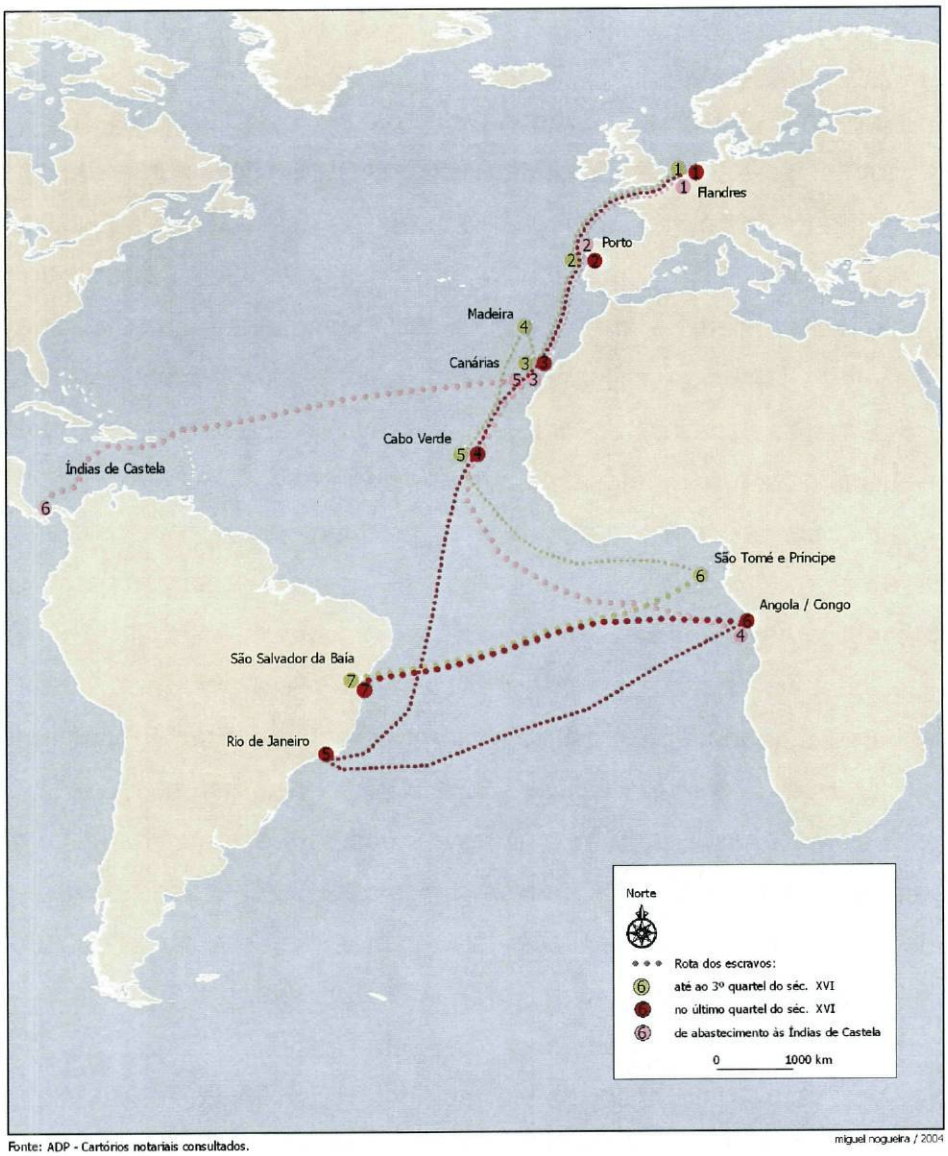
Passa a ser habitual o navio negreiro levar equipamento – comprado tanto pelo mestre como pelos mercadores – para a pesca. Esta era essencial para completar aos mantimentos necessários à alimentação dos escravos e explica, em parte, a escolha de determinados percursos – por exemplo, a ida por Cabo Verde para a pescaria ou imediatamente ao Brasil para carregar farinhas. Em 1598, no fretamento do patacho *S. Rafael*, do Balio de Leça, um dos maiores tratantes de escravos do tempo, para além da caldeira, pipas com água e vinho, e restantes mantimentos, diz-se que levará "linha e arqua" e que se pescará "asi per'a gente como pera ha escravaria *como he costume*"; além disso, antes de ir a Angola carregar os escravos, irá primeiro ao Rio de Janeiro onde o representante do armador dará as farinhas necessárias, seguindo então, depois, para África[1827].

O número de escravos transacionado aumenta. Por exemplo, na nau *Nossa Senhora do Rosário*, em 1595, carregam-se cerca de 250[1828], tantos quantos se carregam no citado patacho do Balio de Leça "he todos os mais que comodamente posa levar a dita nao", para além de quarenta peças que o mestre e a equipagem por sua conta poderiam carregar[1829]. O movimento de navios negreiros parece agora ser constante. Regressando ao caso da *Nossa Senhora da Batalha*, diz-se no seu fretamento que os escravos que não couberem no navio, permanecerão em terra, junto do porto, à espera de outro barco. Como vimos, o *Espírito Santo* vai logo em seguida.

[1827] Ver apêndice documental, doc. nº 107.

[1828] Ver o ponto seguinte sobre o trato das Ilhas no qual se descreve o circuito efectuado por este navio. Ver apêndice documental, doc. nº 95.

[1829] Ver apêndice documental, doc. nº 107. Note-se a utilização indiscriminada do termo "nau".



Mapa 13 – Rotas-tipo do tráfico de escravos (século XVI)

Também começam a ser referidos os aspectos mais sombrios deste trato: os escravos devem ser marcados nos braços e/ou no peito com os sinais dos contratadores, devem ser agrilhoados e "todos unidos huns aos outros", e a taxa de mortalidade aumenta. Relativamente ao negócio feito por intermédio da *Nossa Senhora da Batalha*, atribui-se um preço aos escravos "que chegarem vivos ao Brasil".

Para finalizar este assunto – embora ainda retorne ao trato de escravos a propósito das rotas insulares – importa dizer que o trato de escravos implica também navios armados: "com peças de artilharia e mosquetes e pólvora e pelouros" em número suficiente para tal viagem se fazer em segurança.

4.4. Mercadores, passageiros nos navios

Desde a Idade Média que a tripulação dos navios mercantes é reduzida. Entre condicionalismos estruturais (falta de gente em abundância para os equipar) e opções de comércio (nos mercantes era essencial aproveitar todo o espaço possível para a carga), os números conhecidos raramente nos falam de tripulações numerosas. Já vimos como mesmo nas mais arriscadas viagens – caso em que havia necessidade de incluir gente para resistir a uma qualquer agressão – a equipagem raramente ultrapassava as três dezenas de pessoas. Fretamentos para transporte de passageiros encontrei apenas um, já analisado, e a notícia, de finais da centúria, do transporte de várias dezenas de pessoas de Viana e do Porto a bordo de uma urca alemã para o Brasil no final da centúria.

Registada no cartório municipal, a "carta de guia" de Filipe II, dirigida ao ouvidor geral do Brasil refere:

" [...] que me enviou dizer Johão 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 offerecia 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 pão 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 pão 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 seiam 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[1830].

Também neste campo parece começar a haver como que uma dependência face ao transporte estrangeiro – a opção do Porto, como largamente tenho vindo a afirmar era antes de comércio – com intervenção régia a sancioná-lo mediante as condições observadas e colocadas em prática pelo cônsul geral dos "alemães, ostlandeses, holandeses, flamengos, dinamarqueses e suecos" nos reinos de Portugal[1831].

Nestes navios mercantes o espaço para a carga era vital. No fretamento do navio *Corpo Santo* para o Brasil em 1577, prevê-se que, das cinquenta toneladas de açúcar que deveria trazer de retorno, quarenta e sete viriam debaixo da coberta e as restantes três na tolda[1832], precisamente o espaço habitualmente ocupado pelos passageiros quando os havia. Por isso, não admira que o transporte de pessoas – normalmente agentes, familiares e feitores dos mercadores – na ida ou no retorno (aqui quando terminavam a sua "comissão de serviço") eram explicitados nos contratos de fretamento, os quais nos informam que este era de graça, implicando, por vezes, e como foi dito, modificações na arquitectura do navio sobretudo quando era necessário fazer "uma câmara" para o passageiro. Tal como nos demonstraram José Luis Martínez, Enrique Otte, Inácio Guerreiro e Francisco Contente Domingues em livros fundamentais sobre a viagem marítima no século XVI, as condições de alojamento destes homens eram normalmente más e faziam da jornada uma aventura tormentosa[1833].

Entre os muitos exemplos que poderiam ser indicados – e que devem ser conferidos no apêndice publicado – citem-se os seguintes casos:

- No fretamento da 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, um dos mercadores]

[1830] AHMP – *Registo geral*, liv. 1, fls. 44v-45.

[1831] Que, considera Francisco Ribeiro da Silva, foi dos mais fervorosos apoiantes da política anti-holandesa de Filipe II a partir de Lisboa. Ver *O Porto e o seu termo...*, citado, vol. I, p. 330.

[1832] Ver apêndice documental, doc. nº 63.

[1833] Respectivamente *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI*. México: Fondo de Cultura Económica, 1999 e *Cartas privadas de emigrantes...*, este último já citado. Para Portugal é indispensável a consulta do estudo de 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 Descobrimentos Portugueses, 1989, p. 185-225.

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"[1834];

- Em 1573, no fretamento do navio *S. Bento*, "sera elle mestre hobryguado há trazer no dicto navio [...] Antonio d'Amdrade 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"[1835]. Curiosamente, nas cartas dos emigrantes das Índias, aconselha-se a compra de escravos negros para acompanharem os passageiros[1836].

- Enfim, e para não alongar esta lista, aponte-se o facto de no fretamento 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 [a carga que se pretendia que o navio trouxesse] "[1837].

5. O rendimento dos navios

É todo este conceito de poupança de custos e partilha de despesas que introduz o tema da taxa de rendimento dos navios. Os fretes publicados no apêndice pouco nos podem ajudar quanto a este tema pois não podemos contabilizar as despesas com os mantimentos, avarias e outras despesas já aqui elencadas. Porém, alguns dados dispersos informam-nos, pelo menos parcialmente, sobre o assunto.

Comecemos por ver o tipo de informação mais habitual, a mais vaga, a que pouco nos diz sobre os rendimentos retirados pelos donos dos barcos das viagens que eles efectuavam, mas que, de qualquer forma, esclarecem sobre a mobilidade dos navios, modalidades de contabilidade entre os patrões, algumas verbas

---

[1834] Ver apêndice documental, doc. nº 15. Nas cartas publicadas por Enrique Otte esta prática de fazer uma câmara, ou ocupá-la no navio quando a houvesse, é sempre aconselhada a todos quantos viajam.

[1835] Ver apêndice documental, doc. nº 35.

[1836] Juan de Córdoba escreve de Cartajena das Índias a sua mulher, que se preparava para partir para se lhe juntar 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 serviçais durante a viagem. OTTE, Enrique – *Cartas privadas de emigrantes...*, citado, p. 30 e 297. Já vimos como no Porto eles são sobretudo usados como marinheiros.

[1837] Ver apêndice documental, doc. nº 37.

remanescentes e, de algum modo, alguma projecção dos rendimentos conseguidos[1838].

- Em 27 de Novembro de 1574, Margarida Francisca, viúva de Baltasar Álvares, herdeira de um terço do navio *Nossa Senhora da Ajuda*, faz contas com Bento Gonçalves, mestre e senhorio em parte do mesmo barco, morador em S. João da Foz, de algumas viagens realizadas em vida e depois da morte do seu marido. Saliente-se o facto de a viúva morar na rua das Flores, a mais prestigiada do Porto, indiciando que o defunto marido teria feito fortuna no mar e, provavelmente, em seguida, na mercancia[1839]. Em primeiro lugar fala-se de uma viagem efectuada ao Brasil, a Pernambuco, referindo-se que logo que ela terminara, os sócios fizeram contas. Trata-se de uma informação de algum interesse para conhecermos o funcionamento de algumas destas sociedades náuticas ficando a ideia de que essa seria uma prática habitual: a viagem terminava e os sócios reuniam-se, verificavam as contas e recolhiam parte dos lucros. Neste caso concreto diz-se que Bento Gonçalves "entregara [a cada um dos donos do barco] 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. Uma vez que o principal já fora entregue em vida de Baltasar Álvares, a viúva esperava receber a parte que lhe cabia desse dinheiro em depósito.

Ainda este era vivo quando o navio iniciou uma segunda viagem. Desta vez à Terra Nova, "à pescaria". Porém, no regresso, Baltasar Álvares já havia falecido e coube a Margarida Francisca receber os rendimentos do negócio. E continuar a sociedade. Assim, já com ela como titular da parte do navio, este fez mais duas viagens: a primeira, da Galiza a Sevilha, carregado de madeira e a segunda, de Sevilha à mesma província da Galiza, com novo fretamento, desta vez carregado de sal. Também as contas destes negócios estavam quitadas. No entanto, ainda se esperava receber, senão a totalidade pelo menos parte, de 100 mil reais que estavam embargados e depositados em Lisboa "por mamdado d'ell rey por rezam de dizerem que ho dicto Bento Gonçallvez mestre e companha do dicto navyo nam pelleijaram com hos franceses que se se achar que nam guastara tanto nos dictos guastos da dicta

---

[1838] Refira-se que esta é uma constante em todos os contratos de sociedades organizadas no Porto. Nos documentos notariais só excepcionalmente se explicitam os lucros conseguidos nos negócios.

[1839] Ou simultaneamente nas duas actividades. De qualquer modo, não se indica qual fora a sua profissão.

arrecadaçam que lhe sera tornado a ella"[1840]. Em resumo, temos um navio que tanto faz viagens de longo curso como cabotagem, cujos sócios fazem contas no final de cada viagem, que deve ter sido apenado para alguma expedição contra corsários franceses e não seguiu (ou que recusou combate numa situação concreta prejudicando outrem) vendo-se a contas com a justiça e, como acontecia na maioria destes negócios, com dinheiros que ficavam por receber de viagens efectuadas.

- Em 1578 (Outubro, 28), Maria Pires, de Leça, entrava com uma acção na justiça contra Diogo Pires, mareante do mesmo lugar, que lhe devia a ganância de um quartão e meio de um navio que ela possuía. Ou seja, tal como no caso visto antes, temos uma viúva que confia a administração da sua parte num navio a um náutico de quem espera receber o produto conseguido com o navio.

- A informação mais concreta sobre este assunto encontramo-la na quitação de Maria Pires, viúva de André Afonso, a seu genro Francisco Dias, mestre, piloto e senhorio, todos moradores em Miragaia, de contas que ambos tiveram na exploração de navios em que tinham parte, bem como da soldada de um escravo dela que o genro colocara a servir no mar. As contas dizem respeito aos anos de 1577 e 1578. Primeiramente fala-se na 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). Deste dinheiro, a viúva 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 outra viagem para o mesmo destino. Que correu mal. Ao chegar àquele território a nau naufragou sendo apenas recuperada a artilharia que levava, a qual rendeu 13 500 reais. Desses, foram entregues à viúva 12 mil pois os 1 500 ficaram para "vestido e fornecimento" do citado escravo que, de imediato, foi colocado a servir noutra nau do citado Francisco Dias (em parceria com Manuel Fernandes), continuando a ganhar para a sua dona. Nesta embarcação fez pelo menos uma viagem vencendo 18 mil reais que a viúva recebeu. Assim como recebeu mais tarde 17 350 reais da soldada que o mesmo escravo Mateus venceu a bordo da nau de Duarte Mendes, de Lisboa, na qual entretanto fora colocado. Portanto, lucros assinaláveis numa viagem ao Brasil, valor da artilharia a considerar, assim como a presença de

[1840] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 51, fls. 129v-131. Este documento, por lapso, não se encontra no apêndice documental, onde deveria figurar.

escravos a servir em navios e a mobilidade desta mão-de-obra náutica, com salários que parecem ser algo elevados[1841].

Estas cifras devem ser confrontadas com as constantes nos quadros sinópticos publicados no segundo volume desta dissertação, nos quais encontramos os preços dos fretamentos por tonelada e, nalguns casos, pela totalidade do negócio. Para além desses, veja-se o seguinte caso, referente ao transporte de algumas mercadorias enviadas pela cidade a Lisboa (revelando também uma forma de utilização dos navios por parte da edilidade), para mantimento do procurador na corte:

"O juiz e vereadores desta cidade mandamos a vos Francisco Enes tizoureiro que deis 'Amador Alvarez reqerente 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^{c} L^{ta} reaes"[1842].

Trata-se, como já afirmei, de valores díspares e difíceis de interpretar, no sentido em que nos falta saber qual a parte do rendimento do frete retirada para amortizar o custo do navio, para satisfazer despesas diversas, por exemplo, e tal como vimos agora, com as constantes obras de manutenção das embarcações para a realização de novas viagens.

Neste campo, e embora sem nos dar qualquer montante em concreto, um documento de 1603 mostra-nos as vicissitudes da cobrança dos fretes e remete-nos para questões do maior interesse, já aqui abordadas e relativas às parcerias de exploração dos navios e do papel activo dos náuticos na exploração e administração dos seus próprios navios. Um caso que nos permite verificar como uma parte alargada da tripulação – porventura a sua totalidade, constituída por gente de diversos lugares marítimos de Portugal – pode ter interesse no barco (uma caravela, navio que como disse antes, volta a estar no activo no Porto finissecular pelas mais diversas razões) e, ao mesmo tempo, focando a relação de negócios com os

---

[1841] Ver apêndice documental, doc. nº 78.
[1842] AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 5, fl. 318.

mercadores interessados na contratação do navio e introduzindo-nos a questão da dívida, constante, como disse, no negócio, e de que ainda falarei no capítulo final deste estudo.

> No dia 10 de Dezembro daquele ano compareceram 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 prezentes 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 *diguo* morador no lugar de Maçarellos e Francisco Velho morador em São João da Foz tanbem marinheyro" os quais passam 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 dezembargar os ditos fretes da mão e poder das pesoas que em sy o tenhão e serão obrigados ho pagar os ditos fretes e marinhageis", recorrendo aos tribunais se for caso disso[1843].

Algumas conclusões a este respeito.

Primeiro. Uma conclusão linear e que, por todas as limitações já apontadas, não pode ser totalmente levada à letra. No entanto, encerra algo de interessante e por isso a deixo aqui assinalada: comparando a totalidade dos registos sobre movimentos de navios e os que se referem especificamente a embarcações do Porto, poderíamos dizer que os mercantes da cidade assegurariam praticamente 50% das necessidades de transporte da cidade[1844]. Não podemos, no entanto, aceitar este tipo de conclusão, dado o grande número de variáveis em jogo, algumas das quais começaremos a ver em seguida.

Segundo. Entre finais da Idade Média e inícios da Época Moderna, o sector náutico registou um apreciável desenvolvimento na cidade. Mas esse desenvolvimento sofreu os efeitos de conjunturas que influenciaram as suas potencialidades e determinaram alterações no seu papel na economia marítima do burgo. De um porto no qual o transporte tinha um peso específico relativamente nítido, com desempenhos dos seus navios a nível internacional bem documentada nos séculos

---

[1843] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 123, fls. 140-141.

[1844] Cerca de 1 122 registos de navios do Porto contra 2 245 do total (note-se, para relativizar mais estas cifras, que se trata de ocorrências de navegação, com duplicações de registos, e não de números absolutos de navios – tarefa quase impossível de concretizar).

XIV e XV, a evolução económica e a modificação do tecido mercantil da cidade provocou indecisões e mudanças de estratégias até se atingir um estado de certa estabilização na segunda metade de Quinhentos.

Terceiro. Na primeira metade da centúria, com o estímulo do Brasil ainda longe de se revelar em pleno, os navios do Porto ainda se faziam ao transporte, no entanto em decadência, e à exploração de rotas que mais tarde acabarão por "abandonar" (e também de onde são, de certo modo, arredados) como a da Terra Nova. Todavia, a falta de documentos cobrindo cabalmente este período, não nos deixa perceber todo o processo evolutivo. Ainda em 1529, numa reunião da confraria de S. Pedro de Miragaia, são adiadas decisões importantes que era preciso tomar "tanto que viessem as naaos que eram em viagem"[1845]. Mas quantas? E de onde vinham?

Quarto. A logística naval da cidade, no século XVI, responde e não responde às vigorosas iniciativas dos seus mercadores. Um desses exemplos acabou de ser referido: o impedimento em certos meios e em determinados tratos específicos. Vamos por partes, começando por ver como a frota responde a essas iniciativas. Nas primeiras décadas, período de alguma indefinição, com a "descoberta" das Ilhas como foco de reabilitação dos grandes negócios, parece que os navios existentes foram suficientes. Também parece que o foram durante o auge da exploração do Brasil, em especial no decurso das décadas de sessenta e setenta. Ocasionalmente – e assim o refiro dado que a existência de um único cartório notarial na maior parte deste período nos impede de conhecer toda a amplitude do movimento – fretava-se um ou outro navio com registo nos ancoradouros mais próximos (insisto: Vila do Conde e Azurara à cabeça) para o Brasil e Ilhas, completando algumas, poucas, lacunas apresentadas pela frota da cidade nessa rota. Vejamos agora a outra face da moeda. A frota não responde na parte da redistribuição. Mas porquê? Creio que mais do que constrangimentos da frota local (que, ao fim e ao cabo trazia as mercadorias do Brasil e tinha capacidade para as transportar com maior ou menor ajustamento) há aqui uma questão de especialização em determinadas rotas: as rotas ultramarinas, em particular a do Brasil. Na redistribuição, os mercadores optam deliberadamente por entregá-la a outras frotas. Numa primeira fase, a entrega da mercadoria colonial nos centros de negócios europeus, com maior pendor no circuito flamengo, é confiada a armadores vilacondenses, praticamente os únicos que podiam apresentar naus de grande tonelagem bem inseridas no contexto da rota

[1845] APSPM – *Livro 2*, fl. 38.

flamenga até meados do século XVI[1846]. Mais tarde, quando estes quebraram[1847], a mesma função foi entregue pelos portuenses aos armadores flamengos. A quebra de Vila do Conde, tal como Amélia Polónia demonstrou, deve-se a limitações contextuais, em consequência dos contextos e não como causa deles; entrega-se a redistribuição entregue aos flamengos explica-se, portanto pela exclusão de Vila do Conde, não por vontade própria destes armadores mas por por imposições da hegemonia dos portos do norte da Europa[1848]. As arribadas à Galiza, de certa forma, explicam esta procura de transporte internacional devendo-se, por outro lado, a um regime de impostos sobre a navegação porventura mais favorável. O tamanho dos navios (embora isto não seja totalmente líquido) ou o seu número elevado, poderão ter influência no custo dos fretes e influenciar comportamentos. 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"[1849]. A oferta de navios mais volumosos pelos nossos conhecidos armadores de Vila do Conde, ou de frotas numerosas como a bretã, a basca e, decisivamente, a flamenga, admitindo cargas vastas (como foi dito não tanto pela envergadura dos barcos mas antes pela sua enorme quantidade) terá emergido como aliciante aos olhos dos empresários do Porto, levando-os a baldear as mercadorias para estes navios e a concentrar-se no circuito atlântico antes referido.

Não fique, no entanto, a ideia de que a Flandres se afastou dos horizontes comerciais dos portuenses. Antes pelo contrário. Com uma posição aí solidificada desde a Época Medieval, esta região continuará a ser o primeiro referencial dos mercadores da cidade, mesmo após a secessão das Províncias Unidas, nação federada com quem o Porto também esteve intimamente relacionado apesar dos bloqueios legais ao trato com ela. As filiais das poderosas companhias portuenses estabelecidas nas principais praças nesses dois estados, em conexão com as casas-mãe do Porto e Lisboa encarregar-se-ão de prosseguir os negócios e manter

---

[1846] Aos quais se juntavam os armadores de Azurara, também bem dotados de grandes navios. Sobre este assunto, para além do trabalho já largamente citado de Amélia Polónia sobre o porto de Vila do Conde, ver COSTA, Leonor Freire – "A construção naval", in *História de Portugal*, direcção de José Mattoso, já citada, terceiro volume, p. 294. Embora com menor informação sobre o assunto, diga-se que também existem parcerias envolvendo gente do Porto e armadores de Vila do Conde e Azurara na questão da propriedade dos navios.

[1847] Como Amélia Polónia tem demonstrado, essa quebra tem a ver com limitações contextuais, isto é, em consequência desses contextos e não como causa dos mesmos.

[1848] Sabemos como em diversos mercados de armação transportadora vemos virem sendo aprovadas medidas legislativas proteccionistas idênticas aos *actos de navegação ingleses* de Seiscentos.

[1849] LADERO QUESADA, Miguel-Angel – *El mundo comercial y financiero europeo (siglos XV y XVI)*, in *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos...*, citado, vol. I, p. 164-165.

activas as correntes marítimas com a Península (e não só) mesmo que esse movimento passe a ser efectuado noutros moldes.

Nos últimos anos da centúria, como se pode verificar no apêndice documental que acompanha esta dissertação, todas as práticas estão consolidadas, acrescentando-se-lhes, sobretudo a partir de finais da década de oitenta a penetração de navios estrangeiros na rota brasileira, situação que já se vinha a sentir anteriormente. Para mais informação veja-se o sétimo ponto destas conclusões.

Quinto. Retomando o estudo de Amélia Polónia sobre a frota portuense, o que atrás foi exposto (e representado em gráficos) concorda quase perfeitamente com a sua asserção sobre a tonelagem da frota: em face da estrutura do interesse mercantil há um investimento naquilo que poderíamos considerar tonelagens médias, "a cidade do Porto e os seus portos adjacentes, Leça e Matosinhos acompanham, de longe, esta tendência, como se comprova pelos pesos relativos dos intervalos de tonelagem, que apontam as 70-99 toneladas como predominantes nas frotas do Porto e Matosinhos, sendo as de Leça mesmo inferiores"[1850].

Sexto. Uma das razões para esta opção prende-se com o grande movimento do porto da cidade e com as estratégias de defesa da navegação (e atenuação dos prejuízos em casos fortuitos, de acidente ou assaltos) dos comerciantes, somando a estes factores a diminuição do risco do investimento. Mas gostaria de insistir no primeiro elemento. Por tudo quanto foi dito o Porto do século XVI é um centro de forte actividade, de uma vigorosa movimentação de meios, humanos e materiais, de acordo com os interesses de um grupo que tem relações profundas nos espaços mais evoluídos da economia mundial do tempo. Só o desconhecimento das fontes e da história económica da cidade, bem como o facto de não se ter apercebido da complementaridade entre a actividade a montante (movimentos marítimos e exploração de rotas atlânticas complexos) e a jusante (distribuição dos produtos coloniais pelos grandes mercados europeus usando meios navais alheios à urbe) explica afirmações como a de H. Lapeyre de que "o Porto, que exporta vinho, desempenha um papel secundário" em termos de navegação[1851]. Primeiro, o Porto deste tempo não exporta vinho, salvo esporadicamente e em quantidades que não justificam atribuir-se grande relevo a isso nesta altura. O Porto reexporta açúcar, algodão e pau-brasil que os seus barcos trazem do Brasil, conforme se pode ver

---

[1850] *O. c.*, p. 39. Dado o maior volume de documentação que consegui recolher, creio que entre Matosinhos e Leça, as maiores naves – bem como o maior significado do seu papel no trânsito marítimo integrado da cidade e destes ancoradouros – estavam localizadas neste último lugar.

[1851] *Une famille de marchands...*, citado, p. 196.

amplamente na correspondência dos Ruiz, precisamente a família de mercadores que este investigador estudou, reexporta sal que os seus pequenos navios trazem de Aveiro, Lisboa, Setúbal e Andaluzia, desempenha um papel importantíssimo na economia do ferro basca e na economia insular canária entre finais do século XVI e inícios do século XVII, e, para não alongar mais esta lista, torna-se desde a década de oitenta desse século, um importante centro de construção naval (nomeadamente de galeões) ao serviço da coroa de Madrid[1852]. Não se pense no entanto, que estas afirmações têm como objectivo olhar para a cidade como um porto de primeiro plano no panorama internacional. Olhando para uma classificação, para uma hierarquia, já clássica dos portos, definida por Federigo Melis – desembarcadouros, surgidouros, abrigos, portos de cabotagem pequenos e médios, portos de segunda para navios ao redor de 300-350 toneladas e grandes portos, de primeira classe, sem limite de tonelagem[1853] – o Porto, tendo em conta os navios que possuiu, os que construiu e os que recebeu, pode integrar-se sem problemas nos portos de segunda categoria[1854], ao nível do tráfego, mas de primeiro plano no tipo de transacções que por ele passavam.

Creio que, pelo que abundantemente ficou provado atrás, a constituição de uma frota local dependeu de opções deliberadas da comunidade mercantil, de opções comerciais pensadas no seio das firmas que nela se foram constituindo ao longo do século. No fundo, com todos esses elemtos, podemos aceitar que a cidade se afirmou, prioritariamente, como um porto comercial, facto que influenciou o perfil da sua frota. Reforçando este carácter temos, sobretudo no último quartel da centúria, um crescente movimento de navios estrangeiros a demandar o Porto, trazendo as mercadorias que asseguravam a prossecução dos negócios ultramarinos da cidade e, por outro lado, levando açúcar e algodão brasileiros agora descarregados no burgo pelos mercantes locais.

Sétimo. O retorno à questão do recurso a meios navais estrangeiros. Neste aspecto, convém assinalar o uso de navios holandeses, ou melhor, neerlandeses, os

---

[1852] Como poderá ser verificado nos trabalhos já várias vezes citados de Hilario Casado, Michael Barkham, Alcalá-Zamora, entre outros, alguns dos quais ainda citarei.

[1853] "Liste descriptive des ports de l'Europe...", in *Les aspects internationaux de la découverte océanique*, p. 261-268, citado por ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José – *o. c.*, p. 103.

[1854] Ampliando-se a partir do momento em que a cidade passou a contar de forma consistente com os ancoradouros – sem limite – de Matosinhos e Leça que, embora ainda muito naturais, aproveitando os *leixões* que formavam barreiras às correntes à entrada da barra do Leça, tinham capacidade para acolher navios de grande lotação. Não devemos esquecer também o contributo, já citado, de Frédéric Mauro, nesta matéria, considerando toda uma série de serviços disponibilizados pelos portos, serviços que, na generalidade, encontramos na cidade do Porto a favor dos seus utentes e agentes nele intervenientes. Ver *Les ports comme entreprise économique...*, citado, p. 771.

principais rivais da navegação ibérica no século XVI, mesmo quando dissimulados sob pavilhão hamburguês. Mas, para além destes, também a relação mantida com armadores bretões normandos, flamengos aliados e hanseáticos. Uma das consequências mais notórias desta prática consistiu na passagem para segundo plano do transporte basco, com o qual o Porto desde sempre teve grande afinidade. Em parte por razões da própria evolução da armação da cornija cantábrica (com armadores mais interessados na integração na *carreira das Índias*), essa solução não foi equacionada. Ainda assim, o transporte cantábrico, asturiano e guipuzcoano, feito com navios mais ligeiros, manteve-se bastante activo, sobretudo quando falamos no transporte de ferro, material de especial interesse para a indústria naval do Porto[1855].

Oitavo, e último. No final do século temos vários navios – entre eles, a como que regressada caravela – a completar o fretamento, à ida e no torna viagem, com a participação de mercadores de Lisboa (mesmo quando o contrato é celebrado no Porto). Creio que a estratégia destas companhias mistas portuenses e lisboetas acentua uma estratégia comercial já antes referida e que tem sido tese defendida por Leonor Freire Costa: defesa do investimento distribuindo-o por numerosos navios de pequeno calado e forte mobilidade, aptos a evitar os assaltantes nórdicos, cada vez mais numerosos, que interceptavam as embarcações ibéricas no regresso da América. Porque se trata de companhias florescentes nas primeiras décadas do século XVII, é de crer que essa estratégia, de certa forma, terá resultado[1856].

6. Os nomes dos navios

Capturado em 1589 em águas peninsulares durante um dos muitos embargos decretados à navegação nórdica, Steven van der Haghen, mercador e aventureiro neerlandês, foi questionado pelas autoridades de Valência sobre as razões pelas quais os comandantes holandeses baptizavam os seus navios com nomes tão bizarros, "unicórnios, tigres, leões, gatos, cães ou serpentes", em vez de o fazerem

---

[1855] Este dinamismo pode ser verificado em CASADO ALONSO, Hilario – *El comercio internacional burgalés en los siglos XV y XVI*, in *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos...*, citado, p. 235 e, do mesmo investigador, *El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)*, in "Itsas. Memoria"..., citado, vol. 4, p. 165-192.

[1856] Além disso, e como também já aqui foi mencionado, muitas destas companhias estão integradas num contexto vasto de redes comerciais cristãs-novas, com grandes cumplicidades nas Províncias Unidas, permitindo, por um lado, garantir como que salvo-condutos que lhes possibilitavam manter o trânsito, como, por outro, possibilitar a penetração das frotas flamengas no trato; sobre estas questões ver 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. 60 e seguintes.

com nomes de origem bíblica ou de santos como acontecia em Castela. Com ironia, o detido respondeu que nas Províncias Unidas havia milhares de navios, tantos que, inclusivamente, dobravam o nome de santos do calendário; e então para os que sobejavam era preciso encontrar outros nomes"[1857].

Os nomes dos navios, sem qualquer dúvida, estão intimamente ligados ao universo mental e ao imaginário dos seus armadores, manifestado na escolha da invocação na hora do baptismo das suas embarcações. Um universo mental e um imaginário que derivam e se alicerçam na tradição que enforma a sua educação, nas suas próprias vivências, nas suas crenças, nas experiências adquiridas em viagem, na imitação. Para quem visita a documentação marítima, também não há qualquer dúvida quanto ao facto de as embarcações flamengas ostentarem os nomes mais apelativos. Nomes que os identificavam de imediato e que, em algumas ocasiões, tal como aconteceu com van der Hagen mais valia que fossem disfarçados[1858]. Entre as que ancoraram no Porto encontramos os *unicórnios*, *dragões* e *leões* de que acima se falava.

Mas a originalidade nos nomes das embarcações não foi exclusiva da Flandres. Consoante os lugares e as épocas, ela foi mais ou menos vincada, evoluiu. Por exemplo, ao contrário daquilo que habitualmente se pensa, e como se verá adiante, as embarcações do Porto nem sempre revelaram uma onomástica de tipo religioso.

Em todos os quadrantes marítimos houve preocupação com o nome dos navios. Giovanna Balbi refere que "Pomella" foi o primeiro nome conhecido de uma nave genovesa, talvez militar, entre 1083 e 1085. Mas, em geral, os navios eram conhecidos pelo nome do seu proprietário ou pelo porto de onde vinham ou onde foram construídos[1859].

No tratamento que faz da generalidade da realidade mediterrânica a propósito dos corsários barbarescos, Jacques Heers descreve algo da evolução aqui sentida neste campo. Importa determo-nos um pouco nesta análise pois ela enquadra aspectos que encontraremos no Porto, evidentemente em consonância com um contexto diverso. Considera este investigador que o homem do mar, ameaçado a todo o

---

[1857] KERNKAMP, J. H. – "De Stad Hoorn en de avonturen van Steven vander Hagen", citado 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 (coordenadotes). Tomo 2. Córdova: Universidade de Córdoba/Ministerio de Asuntos Exteriores/Fundación Carlos de Amberes, 2002, p. 535.

[1858] Já aqui se apontaram algumas desconfianças quanto a urcas com nomes religiosos usuais entre navios portugueses.

[1859] 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.

momento, cada vez mais se voltava para Deus, a Virgem e os santos. "Na Itália, continua, durante muito tempo os navios tinham simplesmente o nome do seu armador ou do seu patrão[1860] e depois um nome de fantasia ou de bravata: *Leone*, *Falcone*, *Guadabene* (isto é, *Bom Proveito*), *Allegrancia*. A partir do século XIII, sobretudo na segunda metade, 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 acaba por se sobrepor a todos os outros. O medo, não dos naufrágios que não eram tão frequentes como antigamente, bem pelo contrário, mas de maus encontros, cada vez 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[1861]. Em Maio de 1449, em Chios, um patrão de Savona assinava um contrato de fretamento de uma nave grande baptizada *Santa Maria*, *São Julião*, *Santo Agostinho*, *Santo António*. Um pouco mais tarde, os navios aparelhados pelos homens de negócios de Florença, cidade referencial do humanismo e dos contributos da Antiguidade, tomavam no entanto nomes de santuários, de lugares de peregrinação ou, mesmo, de simples igrejas e locais de oração em favor dos mareantes: *Santa Júlia de Livorno*, *Santa Maria da Graça do Monte Negro de Livorno*, *Santa Maria da Ponte Nova de Pisa*, *São Pedro de Grado de Pisa*[1862]. Quem fizer um catálogo destes nomes verá desenhar-se uma espécie de portulano espiritual das costas da Itália, da Provença e de Espanha"[1863].

Tal como já fomos vendo, este percurso, com variações cronológicas é certo (em Génova, como vimos, estuda-se a evolução dos nomes das naves mercantes desde, pelo menos, o século XI), foi seguido em muitas regiões costeiras da Europa. Com maior ou menor originalidade, os armadores preocuparam-se com o baptismo das suas embarcações, conferindo-lhes, no fundo, um importante elemento para as personalizar: aos sinais particulares do navio, o armador associou-lhe um nome.

[1860] Sabemos que esta foi prática corrente nos centros marítimos nacionais entre os séculos XIV e XVI.

[1861] Esta realidade também será conhecida no Porto mas em cronologias mais tardias. Não encontrei nenhum caso quinhentista.

[1862] Também encontraremos no Porto uma prática semelhante, de que darei alguns exemplos. Também a partir do Porto assistimos à mesma prática em navios de outras regiões como o já citado *Nossa Senhora da Begonha*, do País Basco.

[1863] HEERS, Jacques – *Les barbaresques*..., citado, p. 262-263.

Muitas vezes, e em grande parte graças a esse nome, essa personalidade redundou na construção de uma reputação[1864].

Não nos podemos queixar da pobreza da documentação medieval portuense no respeitante à onomástica dos navios da cidade. Graças à documentação da confraria de S. Pedro de Miragaia, a lista conhecida dos navios do Porto, em especial para o século XV, surpreende pela peculiaridade dos nomes referenciados. Adiantando já algumas considerações estruturantes sobre este facto, podemos afirmar que, ao contrário daquilo que se poderia esperar, tendo em conta as ocorrências nesta área nos séculos XIV e XVI, os mareantes portuenses de Quatrocentos nem sempre se preocuparam em designar os seus navios com nomes bíblicos e de santos. Ao fazê-lo, estes homens revelaram-nos uma surpreendente faceta do seu imaginário.

Evidentemente que não se pode abarcar toda a intensidade deste fenómeno. De um fenómeno que suscita estudos de carácter interdisciplinar nos quais terão uma palavra importante, além da História, a Antropologia, a Etnografia, a Literatura, a Hagiografia, o Folclore, entre outros. Quais os motivos que levavam (que levam ainda hoje) os armadores a dar aos seus navios um determinado nome? A explicação desses motivos deverá ter em conta, certamente, elementos de natureza religiosa, lúdica, folclórica... A escolha dos nomes integra-se, como já se disse, em quadros de valores diferenciados (religiosos, culturais, estéticos, morais) que se poderão inserir na rica diversidade de uma ainda pouco conhecida cultura popular[1865].

Os navios portuenses do século XIV foram maioritariamente baptizados pelos seus donos com nomes religiosos. Não é de admirar que tal aconteça. É o habitual na faixa costeira europeia mais frequentada pelos navios e, tal como Jacques Heers assinalava, este costume enquadra-se no sentimento de perigo que o homem do mar enfrenta, confiando-se à protecção de Deus, da Virgem e dos santos. Recorde-se que o culto mariano e o dos santos estão em plena expansão neste período. O reflexo desta vivência religiosa e o frequente temor da incerteza pelo seu destino encontra-se nas inúmeras invocações de santos e de outras divindades protectoras por parte dos marinheiros desde esta época. Basta pensarmos que, de todos os

---

[1864] Ver a importante dissertação que sobre esta temática escreveu Jacques Bernard na obra *Navires et gens de mer à Bordeaux...*, citado, vol. II, p. 733-764, integrando o capítulo "Psicologia das gentes de mar".

[1865] 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.

grupos profissionais (e isso é válido para todos os tempos) é, sem qualquer engano, a dos marinheiros, a profissão que mais santos protectores possui[1866].

Os nomes dos barcos, como já se disse, reflectem uma profunda devoção, privada ou local. Isso é regra no século de Trezentos mas continuará a sê-lo nos séculos seguintes. Em vários casos, fruto da popularidade de certos cultos e de certos patronos, é vulgar a repetição de nomes de navios. Problema complicado de resolver, provoca-nos, por isso, dificuldades na identificação dos mesmos pois muitas vezes as fontes disponíveis apenas indicam o nome ou o modelo do barco e do porto de registo (quando indicam), omitindo-se as referências ao armador, mestre ou equipagem[1867]. Também se trata de um problema que perpassa pelos vários séculos que agora se tratam e ao qual voltarei. As naves portuenses do século XIV têm nomes de santos ou outras invocações religiosas bem conhecidas e veneradas na Cristandade medieval: por exemplo Santo António ou Espírito Santo, nomes que, por curiosidade e como constataremos continuarão a receber o favor dos armadores do Porto em Quinhentos, são desde então vulgares e integram-se no contexto de uma nova religiosidade que marcava o Ocidente medievo desde o século XIII. *Santa Catarina* era o nome de um barco que em meados de Trezentos rumava para Barcelona. Evocava o nome de uma santa à qual quase todas as comunidades de mareantes de Portugal e da Galiza prestavam culto especial. O nome deste barco integra um movimento que, como já vimos, no Porto, entre os seus mareantes, levou mesmo estes a decidir enviar uma petição ao rei (em finais dessa centúria) no sentido de se fazer uma ermida em sua honra, a qual serviria também como baliza e sinalização da entrada da barra. *Santiago* era o nome de, pelo menos, dois barcos do Porto. Tal como Santa Catarina, tratava-se de um santo de inegável popularidade no NW peninsular e objecto de uma devoção muito vincada o que, por outro lado, demonstra também as afinidades entre as comunidades marítimas desta região costeira.

A grande ligação dos homens do mar à Virgem Maria, igualmente integrada na nova sensibilidade religiosa de finais da Idade Média explica que o nome *Santa Maria* seja o mais vulgar entre os vasos que integravam as frotas dos diferentes portos dos reinos ocidentais. Na vizinha Galiza, Elisa Ferreira detecta, durante o século XIV,

---

[1866] Numa lista publicada pelo investigador espanhol José M. Montes contam-se, pelo menos, dezasseis. *El libro de los santos*. Madrid: Alianza Editorial, 1996, p. 605.

[1867] O problema é sobretudo de falta de documentação. Giovanna Balbi nota a generalização de certos nomes – profanos ou religiosos – e, para resolver o problema da identificação, os notários (pelo menos desde o século XIII) fazem acompanhar o nome do navio pelo nome do proprietário ou do lugar de construção. *O. c.*, p. 79-80. De qualquer forma, uma espécie de prática semelhante – adoptar apenas o nome do proprietário – também é notada na documentação portuense.

pelo menos duas dezenas de embarcações com este nome[1868]. No Porto deste século, época para a qual conhecemos menos navios, esta é, no entanto, a invocação mais usual. Esta dedicação à Virgem, com todas as variantes conhecidas, é também recorrente na história do baptismo dos barcos entre os séculos XIV e XVI.

A existência, em Trezentos, daquilo a que poderemos, de certa forma, chamar "nomes compostos" poderá ter algo a ver com a questão da "personalidade e reputação" dos navios avançada por Jacques Bernard. Até porque, várias vezes, estas menções aparecem em contextos de guerra marítima. Mais do que tentar individualizar os navios contribuindo para uma melhor identificação dos mesmos no emaranhado dos nomes repetidos[1869], creio que haverá mesmo, da parte dos armadores, uma intenção deliberada em atribuir e acentuar uma identidade e individualidade próprias, fenómenos que parecem decorrer com maior frequência no século seguinte. Entre vários exemplos, citem-se os casos da nau *Santa Maria* à qual foi acrescentado o sugestivo cognome *"Rabo de Coelho"*, porventura por algum sinal peculiar que ela tivesse, e a *Santa Maria "a Sangrenta"*. Este último nome, a lembrar os nomes de navios de guerra que actuaram em permanência no Norte de África na primeira metade do século XV, como a *Santiago Pé de Prata*, pode ter sido ganho no combate travado por esta nau com a armada castelhana no descerco de Lisboa durante a crise de 1383-1385 sob o comando de Aires Gonçalves de Figueiredo, ou em qualquer outro combate em que esta embarcação tenha estado envolvida[1870].

Ainda no século XIV, devemos referenciar aqueles que não tinham nome religioso e aqueles que, *aos nossos olhos*, não tinham nome religioso. Heers e Bernard também nos falam deles. Sobretudo dos segundos. Trata-se dos navios que conhecemos pelo nome do armador ou do mestre. É assim que a documentação no-los indica correntemente e podemos citar os casos da *nau de Afonso Eanes, o Velho* ou a *barca de Gil Vicente*. Referi-me a eles deste modo pois, tendo em conta aquilo que acontece em tempos posteriores, depois de muito termos ouvir falar na nau ou navio de alguém, num qualquer documento especifica-se melhor o navio em questão atribuindo-se-lhe um nome. Um só exemplo, do século XVI: em diversos documentos fala-se na nau de *Aleixo Jorge*; noutro, identifica-se este navio mais correctamente sabendo-se que se tratava da nau *Espírito Santo*. Ou seja: uma coisa

---

[1868] FERREIRA PRIEGUE, Elisa – *Galicia en el comercio maritimo medieval...*, citado, p. 226.

[1869] Coisa improvável. Os homens dos portos conhecem perfeitamente, apenas só olhando, os navios dos seus conterrâneos.

[1870] Entre outras hipóteses a colocar 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.

é a menção à propriedade, outra a onomástica; *de* implica uma relação de pertença, não um nome. E, tantas vezes, apenas nos ficamos por eles dado não se proporcionarem contextos que possibilitem a revelação do verdadeiro nome da nave. Quanto aos primeiros, os seus nomes subentendem serviços habituais desempenhados por esses navios. O caso mais evidente é o da nau *Farinheira*, possivelmente empregada regularmente no transporte de cereais ou farinhas. Não penso que uma nau do século XIV se ocupasse na pesca. Mas a *Palombeta*, ostentando o nome de um saboroso peixe de mar (a palmeta), poderia estar afectada ao abastecimento de peixe a certas regiões do Levante: não devemos esquecer que um dos grandes fundamentos do comércio medieval do Porto com Valência era, precisamente, a distribuição de pescado.

Por fim, aquilo a que poderíamos chamar os nomes "provisórios". Como uma rua da cidade era *nova* enquanto não fosse construída outra, também a nau era *nova* durante um certo período de tempo, até o seu tempo de serviço deixar de justificar esse epíteto. O mesmo acontecia com a nau *Grande* que o era enquanto não houvesse outra maior[1871].

Algumas notas aqui referidas sobre estes assuntos aplicam-se também aos navios do século seguinte. Desde logo àqueles que continuam a estar ao serviço da passagem de um século ao outro, tal como acontece com um navio *Santo António*, já conhecido deste o século XIV.

Contudo, e tal como foi afirmado, a onomástica dos navios quatrocentistas revela-se muito mais rica. Aliás, muito mais rica do que em qualquer outra época. Comecemos por notar que os nomes religiosos são agora em muito menor número, predominando aqueles que genericamente poderemos designar profanos. Vejamos de que forma: das cerca de sete dezenas de embarcações referenciadas para este século, apenas oito (11.6%) foram baptizadas com nomes religiosos, vinte e seis (37.7%) ficaram conhecidas pelo nome dos seus armadores e trinta e cinco (50.7%) receberam outras invocações profanas[1872].

Principiemos pelos nomes religiosos. Para além do *Santo António*, já referido, encontramos a operar na cidade a nau *Santa Clara*, propriedade do conde de Barcelos, a cuja santa este poderoso nobre devia votar especial dedicação. O culto mariano, curiosamente, praticamente não surge representado entre os navios do Porto quatrocentista. A única referência que lhe é feita data de 1481: trata-se da nau *Santa Maria das Neves* que sabemos estar ligada mais ao culto dos mercadores – e

---

[1871] E, quando isso acontecia, muitas vezes surgia o nome que o armador sempre lhe dera.
[1872] BARROS, Amândio Jorge Morais – *Barcos e gentes do mar...*, citado, p. 191-198.

isso poderá ser significativo quanto à propriedade do navio – entre os séculos XV e XVI[1873]. Os restantes (poucos) nomes religiosos têm, no entanto, um significado especial. Os mais destacados são os *Espírito Santo* (ou *Santo Espírito*), *S. Pantalião* e *S. Pedro*. Significado especial porque se trata de santos e cultos especialmente queridos em Miragaia, bairro marítimo da cidade, não sendo de admirar que os homens do lugar deixassem que os nomes dos seus navios reflectissem a íntima ligação que tinham a esses referenciais religiosos.

Uma boa parte dos navios do Porto, como já se disse, era conhecida pelo nome do seu proprietário ou mestre, tornando mais fácil, nestes casos, a distinção entre embarcações com o mesmo nome[1874]. Mas atenção: era conhecida por, mas esse não era o seu nome. Algumas unidades da frota mercante portuense de Quatrocentos são designadas pelo já referido elemento de posse e revelam o nome de algumas das mais prestigiadas figuras do reino e da cidade. Por exemplo, em 1453, a documentação refere-se a uma "nau do infante D. Fernando" e a uma "nau de Leonel de Lima"[1875]. Em 1486 regista-se a actividade da nau do Prior do Hospital. Muitos mercadores da cidade emprestam o seu nome ao navio de que são senhorios: em 1432 existe um navio de João de Ponte[1876]; em 1441, a nau de Vasco Gonçalves; em 1451 o navio de Egas Gonçalves e em 1475 o barinel de Fernão Álvares Baldaia. O poderoso Fernão Coutinho, tal como já é do nosso conhecimento, possui uma nau em 1448 e, muito possivelmente, ele ou outros membros da sua família estarão ligados à nau *Coutinha*, no activo desde antes de 1461. O mesmo sucede com os conhecidos Reimão, que dão o nome a um navio em 1485. O feitor do rei na cidade Aires Gomes da Silva, com um barinel desde 1441 e o alcaide João Rodrigues de Sá, com uma nau em 1458, constituem exemplos desta prática. Destes exemplos, o mais significativo para a matéria que nos ocupa é o da nau *Coutinha* na qual o nome do proprietário é adaptado ao nome do navio.

[1873] No século XVI, altura em que encontramos outra embarcação com este nome, os comerciantes do Porto mantiveram uma confraria da invocação de Santa Maria das Neves, que funcionava no mosteiro de S. Domingos e representou um pomo de discórdia entre os homens de negócios (muitos deles cristãos-novos) e a Câmara.

[1874] O que por acaso não é grande problema neste século dadas as peculiaridades da maior parte dos nomes dos barcos.

[1875] Sabemos que este poderoso fidalgo, primeiro visconde de Vila Nova de Cerveira, tinha mais navios na cidade, entre os quais se contava a caravela *Espírito Santo*.

[1876] Mas este caso, nesta altura, é duvidoso. Explicando: nesta altura, este homem estará a começar uma carreira no mar, como mestre de navios, que lhe trará dividendos no futuro. Provavelmente de origem galega – de Pontevedra – tornar-se-á um prestigiado armador do Porto em meados deste século. A prosperidade que conseguiu acumular não perdurará. Já tivemos oportunidade de conhecer o seu descendente Gonçalo Dias Ponte que, mantendo-se ligado ao mar, surge apenas como um explorador de um navio, a *nau Jesus*.

Uma listagem com estas características permite-nos compreender que o Porto do século XV era, como se disse, um ancoradouro com uma forte componente transportadora, com empresários de navegação – de dentro e de fora da urbe – a investir nessa actividade. Além disso, complementa vários dados apresentados quanto à propriedade das embarcações, assunto já tratado. Ainda teremos mais informações sobre as características e funcionamento da frota.

Muito mais interessantes são aqueles que podemos classificar como nomes profanos. Também é mais difícil de interpretar a intenção dos seus proprietários na sua escolha. Vocábulos (nomes de navios) como *Ancede*, *Riba de Doiro*, *Viana*, *Póvoa*, *Galega* ou *Bretoa*, poderão denunciar os lugares de origem dos seus proprietários ou os destinos mais usuais da embarcação[1877]; porém, talvez se deva descartar um pouco esta hipótese: a embarcação era "baptizada" quando saía do estaleiro e, nessa altura, seria difícil de prever quais viriam a ser os seus destinos preferenciais.

O contacto com outras regiões e com outras comunidades marítimas poderia inspirar a escolha do nome do barco – ou a mantê-lo no caso dos navios comprados[1878]. Em 1449 existia no Porto uma nau *Rosa*, designação vulgarmente utilizada na área cantábrica e golfo da Biscaia, zonas desde sempre frequentadas intensamente pelos nossos navegadores.

Outros nomes, tal como já se verificava no século precedente, podem dar-nos pistas relativas ao serviço em que os navios mais se empregavam. A nau *Tanoeira*, nomeadamente, referenciada pela primeira vez em 1439, deverá ter-se especializado no transporte de peças ou materiais de tanoaria e vasilhame, conforme se pode observar pela carga que naquele ano 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"[1879]. Especialização que não significa literalmente exclusividade. Estes navios andam ao frete, para o rei, mas também ao serviço dos mercadores dos portos que tocava. Assim como a nau *de Pescadores*. Trata-se de um "navio grande". Mais uma vez somos levados a pensar na exportação de pescado, uma das fontes de receita mais certa da cidade em Quatrocentos. Mas, entre 1441 e 1443 também a encontramos a carregar diversas mercadorias para o rei[1880]. A nau *Despenseira* deveria ligar-se ao transporte de mantimentos e é conhecida pelo

---

[1877] Particularmente os casos de Viana, Galiza e Bretanha enquadrariam a última hipótese.

[1878] Aliás, penso que o essencial deste assunto, neste período concreto, deriva desse mesmo contacto.

[1879] TT – *Estremadura*, liv. 10, fl. 102v, publicado por AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das chancelarias reais...*, citado, tomo I, p. 170.

[1880] FONSECA, Quirino da – *o. c.*, p. 121.

menos desde 1441. Sobre as naus *Ferreira*, conhecida desde 1451, a *Vintaneira*, de 1457, e o navio *Saboeiro*, de 1471, dificilmente podemos dizer porque razões se chamavam assim[1881].

As características do barco também poderão estar na origem do seu nome. Mas, insiste-se, continuamos sempre no campo das hipóteses e nada nos confirma que elas estejam correctas. Em 1441 existia no Porto uma nau *Vogada*, expressão que deriva de *vogar*, *deslizar*, o que nos poderia levar a admitir que uma das suas características (pelo menos no entender dos seus donos) seria ser bom veleiro a navegar. Contudo, sabemos também que no Porto deste tempo estava estabelecido um rico mercador, João Vogado, originário da zona centro, que talvez pudesse ser seu dono. Por seu turno, a utilização do nome *Estirado* num navio de 1465 leva-nos a pensar num navio com características bem individualizadas.

Finalmente, os nomes de maior fantasia, os mais originais, aqueles que dão colorido aos navios. Creio que muitos deles terão sido inspirados na frequência com que os portuenses navegavam para a Flandres mas é difícil determinar cabalmente as razões que levam os seus armadores a adoptá-los. Encontramos nomes como o *Rosto Formoso*, um barinel; eis um dos navios dos que nos falava Jacques Bernard, um barco com reputação, conhecido em muitos portos e em muitas paragens, temido pelos assaltos que o seu primeiro dono com ele fazia, até ser capturado por um capitão do Porto. Ou então, a nau *Mesurada*.

Muito do imaginário e da fantasia medievas é encontrado no mundo animal[1882]. Dois armadores do Porto inspiraram-se nos pássaros para crismar os seus barcos: um deles chamou à sua nau *Falcoa*; outro, mais ambientado aos meios marinhos, baptizou a sua nau *Painha*, nome do pássaro calca-mares.

Os nomes mais invulgares, no entanto, são os dos navios *Sono* e *Refião* ou *Rufião*[1883], bem como o da nau *Alma Daninha*, um dos mais impensáveis nessa época.

O quadro seguinte mostra como as coisas parecem ter mudado no século XVI. Na sua elaboração foram seguidos os critérios propostos por Amélia Polónia[1884] para se

---

[1881] Tal como já disse, dada a actividade transportadora destes navios dificilmente se pode estabelecer uma relação entre o nome a função do barco. A *Ferreira* poderia estar, na origem, ligada a ferreiros da cidade ou ao transporte de materiais relacionados com essa actividade artesanal; a *Vintaneira* poderá ter este nome por ter estado ligada ao transporte de tropas em alguma expedição militar (ou o seu dono ter esse encargo – lembremos que no Porto do século XV ficou célebre um João Anes Vintaneiro, encarregado pelo rei de contratar gente de guerra no norte da Península); finalmente, o *Saboeiro*, que poderia ser preferencialmente usado como transportador do sabão necessário à cidade.

[1882] BERNARD, Jacques – *o. c.*, vol. II, p. 742.

[1883] Sabemos qual o significado dessa palavra na Idade Média.

evitarem, o mais possível, duplicações de registos que falseariam os resultados. Houve o cuidado de verificar, sempre que possível, se nomes afins, por exemplo, os muito conhecidos navios *Conceição* e *Nossa Senhora da Conceição* eram, em certos casos o mesmo o que se poderia evitar sempre que fosse indicado o modelo do navio, do mestre ou do senhorio. Na falta de qualquer um destes elementos adicionais – mas também eles de grande importância na individualização de um determinado barco – consideraram-se como navios diferentes aqueles que tinham o mesmo nome e estavam separados por mais de dez anos, sendo este o tempo mais ou menos considerado como de vida útil destas embarcações pela maioria dos investigadores. Estas precauções impõem-se devido ao grande número de registos relativos ao século XVI e pela sua dispersão em várias fontes. Refira-se, no entanto, que uma grande parte dos navios que poderiam aqui figurar não o estão dado serem nomeados pelo nome do seu proprietário ou mestre ou então, nem sequer temos qualquer indicação sobre eles, apenas a notícia da sua existência. Essas preocupações impõem-se também pela grande quantidade de referências que surgem em quinhentos; mas esse maior número não implicará maior diversidade: "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"[1885].

Mais uma vez remeto para a consulta das tabelas referente à actividade dos navios do porto, publicadas em anexo a este trabalho onde, com algum esforço, chegamos a perceber algo da carreira destas embarcações e de alguns dos seus mestres.

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%	
Boquiqua	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%	

[1884] *Vila do Conde...*, citado, p. 379-380.

[1885] BERNARD, Jacques – *o. c.*, vol. II, p. 756. Na pequena conclusão que apresento a seguir à análise destes nomes demonstrarei porque não concordo totalmente com esta afirmação.

Nome do navio	Nº	%	% invoc mariana
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%	
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%	

Nome do navio	Nº	%	% invoc mariana
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 22 – Nomes dos navios do Porto no século XVI

Em certos casos, o nome do navio leva artigo definido, *O Corpo Santo*, *A Conceição*, *O Cicio* ou *A Anunciada*. Este facto, para além de vincar, de certa forma, a identidade da embarcação, talvez adquirido logo na altura do baptismo, também poderá ajudar a definir o modelo de navio a que se refere. Mas, igualmente aqui, nada é linear. Um dos registos refere *O Corpo Santo* e, imediatamente diz que se trata de uma nau.

A este propósito permita-se um pequeno parêntesis. Antes do século XVI ainda encontramos alguns nomes de navios no feminino. Sabemos como esse é um costume ainda hoje mantido em marinhas como a britânica. Mas não foi sempre exclusivo do mundo anglo-saxónico. Na Génova medieval, em regra, as embarcações também ostentam esses nomes: *Ialna*, *Diana*, *Margarita*, *Ursa*, entre muitos outros, fenómeno que é notado por Giovanna Balbi[1886] e que penso será originário da designação *nave* para definir os navios em geral. Em Portugal, no Porto, isso não é tão evidente. Os nomes variam. E, como dizia atrás, pode haver uma ténue relação entre o nome feminino ou masculino, o artigo e o modelo do navio.

Mas não há qualquer dúvida de que os tempos são agora muito diferentes. Há um predomínio esmagador dos navios com nomes religiosos. Mais de 97% dos nomes são de invocação religiosa.

[1886] *O. c.*, p. 70.

Integrado no contexto da época, de expansão do culto mariano, também é notória uma alteração na tendência de escolha dos nomes religiosos dos navios. Na recolha efectuada, como se pode ver, cerca de 37% dos navios do Porto são inspirados nesse fenómeno. Antes, digamos assim, eram os santos e cultos religiosos mais queridos em Miragaia a ditar as preferências. Agora, embora eles continuem a fazer-se sentir, são-no em menor número relativamente às diferentes invocações de Nossa Senhora, e de Santo António, santo que parece revelar-se o preferido nas principais comunidades marítimas do norte[1887]. Embora o nome *Espírito Santo/Santo Espírito* esteja ainda muito bem representado – recordemos que era uma das celebrações a que mais se apegavam os homens do mar de Miragaia e, mais do que isso, o nome do hospital que administravam – com 31 menções, *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 do lugar e usado pelos armadores no século XV (bem como nos baptismos dos paroquianos nascidos nesse lugar, prática esta que continua a notar-se no século XVI), deixaram de fazer parte das preferências dos armadores.

Como afirma Jacques Bernard, a "longa litania de santos"[1888] que patrocina o nome dos navios do Porto de Quinhentos – e como já verificamos ter acontecido no século XIV – evoca lugares de devoção familiares aos mareantes que neles serviam – e aos senhorios. Já vimos que em Miragaia, esses nomes estão em quebra. Mas, em contrapartida começam a surgir outros, reveladores, por seu turno, da entrada em acção, de forma mais vincada de comunidades marítimas antes secundárias. Se no século XIV ouvíamos falar da *Santa Catarina*, agora são mais vulgares os vocábulos *Nossa Senhora da Boa Viagem*, *Nossa Senhora da Lapa* e o *Nossa Senhora da Luz*, nomes de outras tantas ermidas e pequenos templos de grande devoção das gentes do mar até ao século XX. Na primeira dessas capelas, em Massarelos, era costume ver-se, depois de uma viagem, o mestre do navio e toda a sua tripulação atrás dele a subirem a ladeira que acedia à ermida para depositar aos pés da imagem a vela grande da sua embarcação.

Profanos quase que não aparecem. Relativamente ao século anterior, aparentemente podemos dizer que desapareceram. E os que surgem, sobretudo a *Esmeralda* ou a caravela *Landina* são ainda reminiscências do tempo passado, localizando-se nas primeiras décadas do século. Mas nem sempre assim acontece: o navio *Farelo* é assim designado em 1573. Trata-se, portanto, de mais um dado

---

[1887] *Santo António* é, de longe, o nome de navio mais vulgar em Vila do Conde. Ver POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde...*, citado, vol. I, p. 381.

[1888] *O. c.*, vol. II, p. 739.

sobre o qual devemos pensar. Tal como julguei para os navios com nomes da mesma família do século XV, também acredito que pelo menos nos dois últimos casos citados, *Landina* e *Farelo*, o nome destes barcos deve-se, antes de mais, à função de transporte que desempenhavam. O primeiro com materiais para o forno de telha da cidade e o segundo como transportador de cereais.

Coloquei neste grupo, de navios com evocações profanas, o nome de dois navios que provém dos seus armadores, *Cicio* e *Boquiqua*. Trata-se das naus de Afonso Luís o Cicio, alcunha vulgar em Miragaia, e de Gonçalo Anes Boquiqua. As alcunhas destes armadores, tão peculiares, haveriam de seduzir o escrivão da relação da armada da Índia de 1537 e a convencê-lo a designar estes navios dessa maneira. A verdade é que, já no Porto, quando se falava no primeiro, se referia regularmente o navio *Cicio*.

7. Conclusão

Na conclusão desta matéria, gostaria de fazer duas leituras, provavelmente contraditórias.

Tal como foi observado, a maior novidade apresentada pela documentação do Porto relativamente à onomástica das embarcações centra-se no século XV, e parece ser inspirada em invocações de natureza antroponímica, geográfica, anímica e lúdica.

À primeira vista, a pequena "revolução" que parecia operar-se em Quatrocentos na onomástica dos navios durou muito pouco. Foi só o tempo de virar o século e já não encontramos mais nomes com o colorido dos que vimos atrás[1889]. A crise naval dos primeiros anos do século XVI parece ter estendido os seus efeitos à imaginação dos armadores. Os tempos haviam, definitivamente, mudado.

No entanto, pensando melhor no assunto, para além daquilo que já foi dito sobre a possibilidade de muitos desses nomes e desse comportamento dos armadores serem inspirados nas viagens que os navegadores do Porto faziam para Norte, tenho outra explicação para esse fenómeno, que parece ser único nos centros marítimos portugueses[1890], apenas acompanhado por aquilo que observamos na actualidade entre as cada vez mais escassas e ameaçadas comunidades piscatórias portuguesas. Vale como outra qualquer e é apenas uma hipótese a ser confirmada. Vendo bem, os homens do mar nunca deixaram de dar nomes profanos aos seus navios – embora, isso é indubitável, eles surjam como acompanhamento de uma invocação religiosa. Muitos navios da *carreira da Índia* têm nomes tão ou mais

---

[1889] Com excepção dos navios da *carreira da Índia*.

[1890] Seria impensável pensarmos num porto de mar português de finais da Idade Média em que apenas 11% dos navios tinham nomes religiosos.

sugestivos como os que vimos anteriormente, nomes como a *Esfera*, a *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*[1891]. Penso que uma das razões para se dar (e revelar) o nome profano ao navio no século XV, o período em que eles parecem ser mais originais, é porque são os próprios homens do mar a falar dos seus barcos. É nos livros da confraria, é, portanto, entre os homens do mar, que se fala dos barcos; é em torno de homens que os conhecem e os distinguem deliberadamente sem correrem o risco de os confundirem. É o nome original, a alcunha como vimos com o *S. Tomé*, que personifica a ligação do homem do mar com o seu barco. E é uma alcunha que, decerto, surgirá *a posteriori*, quando o navio fica concluído (casos dos navios *Grande* ou *Novo(a)*) ou depois de andar algum tempo ao serviço, revelando facetas da sua personalidade (*Mesurada*, por exemplo). Nos outros casos, na maior parte dos casos, o nome do barco é inscrito nos livros, nos registos, nos contratos, por um escrivão interessado na cobrança de impostos de um navio que ancorou ou está prestes a partir, que, na maior parte dos casos nada sabe do barco ou sabe muito pouco dele: sabe, ou arranja maneira de saber, quem é o proprietário ou o mestre e é normalmente com estes elementos em seu poder que menciona os navios nos seus livros.

É esta última a explicação que prefiro: a de que os nomes são mais "coloridos" quando provêm de fontes directamente ligadas aos homens do mar. Porque, acredito, mesmo no século XV, na hora de "baptizar" o seu navio o dono usa uma invocação religiosa. É depois, com o tempo, quando se começa a conhecer o barco (e, se quisermos, quando ele próprio se dá a conhecer), quando se revelam as suas propriedades ou características próprias, que surgem os nomes que atrás ouvimos.

De qualquer forma, é inegável que há uma espécie de "cristianização" numa comunidade que esteve muitas vezes ligadas a 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 nítido do culto mariano e suas adaptações locais cuja utilização é mais forte do que nunca nos nomes dos barcos[1892].

[1891] Tal como aparece no testamento do senhorio: "nau *S. Tomé* per alcunha *A Estirada*"; ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 2, fl. 106v.

[1892] Dando origem a nomes interessantes e ligados a cultos locais como o da caravela *Nossa Senhora de Sete Fontes* (para além dos já citados *Nossa Senhora da Luz* e *Nossa Senhora da Lapa*, ermidas marítimas da zona do Porto). Quanto ao primeiro caso, ainda no século XVIII os portuenses acorriam em massa aos festejos em honra de Nossa Senhora das Sete

8. Um caso exemplar de dinâmicas marítimas e comerciais: o negócio das Ilhas

Do exposto até este momento procurou-se dar a ideia de um porto com dinâmicas próprias resultantes de condicionalismos estruturais e de estratégias delineadas por companhias de comércio activas e envolvidas em mercados de expressão internacional. No entanto, aqui chegados, sentiu-se, de alguma forma, a necessidade de exemplificar o comportamento dessas companhias. No fundo, ver os mercadores em acção. Para tal, o campo de observação mais privilegiado seria o estudo da participação das companhias na principal rota desenvolvida pelos agentes portuenses de Quinhentos, o Brasil. Porém, tal como também pudemos perceber ao longo da anterior explanação, só por si esse circuito justificava uma tese autónoma. Julgou-se, portanto, necessário, escolher um circuito significativo para o tratamento destas matérias, optando-se pela ligação por eles mantida com as Ilhas. Não se pense que se trata de matéria menor. Nem que este exemplo tenha sido escolhido aleatoriamente. A rota das Ilhas representou um dos focos de atracção mais duradouros da cidade sobretudo no que diz respeito ao facto de os portuenses terem encontrado nesses espaços atlânticos uma forma de:

- Primeiro, minorar eventuais quebras sentidas no trato entre finais do século XV e a primeira metade do século XVI;
- Segundo, constituir em cada arquipélago, em cada ilha, em cada porto insular uma base de apoio sólido para os tratos diversificados que desenvolveram;
- Terceiro, estruturar grande parte do trato atlântico (desde logo o que se direccionava para o continente africano e, depois, para o Brasil e Índias de Castela) em função das potencialidades fornecidas por essas mesmas Ilhas, tanto no que diz respeito a pontos de apoio à nevegação – falo de escalas – como no fornecimento de materiais que tanto interessaram a esse mesmo trato como, por si só, ao trato internacional mantido nas principais praças da Península e da Flandres;
- Quarto, decorrente do anterior. Deste modo que, e tal como veremos nos pontos seguintes, o comércio com as Ilhas não deve ser encarado apenas como um "comércio de escala". Em determinados casos (como na exploração

---

Bicas, na Senhora da Hora, no lugar homónimo; sobre este culto, para além do trabalho de Adriano Coutinho Lanhoso, já citado neste estudo, ver 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)..., citado, p. 159-173.

de potencialidades açucareiras de alguns arquipélagos, no comércio de pastel dos Açores, de breu e alcatrão das Canárias ou, mesmo, no dos vinhos madeirenses e canários e como entreposto de um mercado de escravos em expansão) esses negócios fizeram-se independentemente de as Ilhas serem pensadas exclusivamente daquela forma, como escala de uma navegação mais alargada.

- Quinto, e último, decorrente de todos os pontos anteriormente destacados, também as relações do Porto com os arquipélagos atlânticos mereceriam uma atenção muito mais profunda: como se disse, uma tese autónoma.

Nas Ilhas experimentaram-se estratégias, consolidaram-se técnicas comerciais, estruturaram-se empresas, dinamizaram-se contactos frutuosos. No fundo, e repetindo algo que afirmei no início, com elas o Porto recuperou posição comercial e projectou negócios mais ambiciosos. É deles que falarei nas próximas páginas alertando para o facto de algumas matérias a abordar já terem sido, em larga medida, referidas nos capítulos precedentes. No entanto, penso que a importância do tema justifica a insistência nesses assuntos.

9. Aspectos gerais das relações Porto-Ilhas

Não se pode dizer que os vereadores quinhentistas do Porto tenham perdido muito tempo a debater assuntos relacionados com as Ilhas. Em todo o século, apenas por vinte e três vezes estes integraram a agenda camarária.

Porém, sempre que isso aconteceu, as matérias tratadas mereceram cuidada atenção e alimentaram acesas discussões, pois estavam em causa aspectos determinantes da vida da cidade bem como a capacidade de intervenção da Câmara em diferentes áreas da vida sócio-económica. Por exemplo, no âmbito do comércio marítimo, a par da intervenção dos organismos alfandegários e da administração central, a Vereação também detinha competências nessa área e não deixava de participar activamente na sua regulamentação.

Entre os temas mais calorosamente debatidos contavam-se todos quantos se relacionavam com problemas de abastecimento da urbe, em particular a aquisição e entrada de cereais, o controlo da saída de vinhos durienses e de têxteis em direcção a qualquer um dos arquipélagos, ou ainda o despacho de pedidos de autorização de venda de vinhos das ilhas, da Madeira e, especialmente, das Canárias, no mercado urbano.

Noutras ocasiões foi necessário lidar com a saída temporária de vereadores cuja actividade mercantil, desenvolvida em paralelo com a carreira autárquica, impunha a sua presença nesses lugares. Noutras ainda, no contexto das atribuições camarárias

de regulamentação das actividades económicas, aprovaram-se restrições ao uso de certos produtos, como o açúcar de S. Tomé, incentivando-se, em contrapartida, o consumo de açúcar madeirense[1893].

No século XVI há muito que as ligações marítimas entre o Porto e as Ilhas estavam consolidadas; mas, nessa centúria, elas adquiriram uma importância acrescida transformando-se em pontos quase obrigatórios de escala da navegação a longa distância, sobretudo na rota de acesso ao Brasil, e como elemento central de uma estratégia mercantil centrada no relacionamento com zonas-chave do comércio internacional, como a Flandres, Inglaterra Biscaia ou Andaluzia.

E como centros de negócios e de escala que eram, estes locais surgiram também como pontos –chave de um processo migratório, de contornos ainda pouco conhecidos, matéria que espera estudos consistentes e que apenas surgirá esporadicamente neste trabalho no âmbito da movimentação geral de que darei notícia.

Deste conjunto de questões, sumariamente enunciadas, resulta um primeiro indicador da importância das Ilhas na economia marítima da cidade do Porto.

Tal como o anunciado, o objectivo deste capítulo é verificar como o tecido mercantil do burgo e os agentes de navegação organizaram a sua actividade em torno das rotas, redes comerciais e circuitos estabelecidos em função das Ilhas, o nível de participação que denotaram na exploração das potencialidades de cada arquipélago ou ilha, e detalhes da evolução desse processo. A principal linha de orientação do trabalho terá como referencial primeiro a navegação, procurando-se abordar facetas menos conhecidas das dinâmicas marítimas e comerciais desenvolvidas. Pretende-se, essencialmente, lançar bases para um estudo de carácter portuário, uma investigação acerca das ligações mantidas pelos elementos mercantis e marítimos do Porto com estes espaços económicos, das formas associativas adoptadas para as desenvolver, dos meios que mobilizaram para o fazer e de que maneira estes contactos tiveram reflexos na cidade. Para tal, analisarei questões relacionadas com o transporte, avançando dados sobre a tipologia dos navios mais assíduos nos diferentes percursos, a intensidade do tráfego e os tipos de cargas remetidas para o mundo insular. Considerando a complexidade do assunto, procurarei sistematizar formas de intervenção da cidade, através dos seus barcos ou daqueles que freta junto de outros empreeendedores marítimos nacionais e estrangeiros, no transporte

---

[1893] Talvez o estudo sistemático da totalidade da documentação relativa às relações da cidade com as Ilhas esclareça os motivos porque, em 18 de Maio de 1533, no juramento que se deu a uma confeiteira lhe tenha sido exigido que não fizesse os seus doces com açúcar de S. Tomé, "somente com açuquere da Madeira" (provavelmente, pela melhor qualidade deste). AHMP – *Vereações*, liv. 11, fl. 48.

e comercialização das produções insulares e no interesse manifestado pelo seu corpo mercantil em artigos como o açúcar, os vinhos, o pastel ou os materiais para a construção naval. No fundo, pretende-se com isso alertar para a necessidade de, a prazo, serem concretizadas monografias sobre os contactos da cidade com cada um dos arquipélagos, temática ainda pouco conhecida, mas para a qual existem materiais suficientes.

A enquadrar grande parte desses intercâmbios está a actividade das companhias comerciais; neste trabalho, ainda que sumariamente, veremos:

- Aspectos da estrutura organizacional das empresas comerciais portuenses;
- De que forma orientaram os seus interesses nas Ilhas;
- O modo como exploraram os meios marítimos à sua disposição e a natureza destes;
- Oomo se realizou a instalação destas firmas em cada um destes espaços, as técnicas económicas e financeiras a que deitaram mão e, neste âmbito, isolaremos a importante questão dos seguros, sabendo-se que, tanto instrumentos financeiros como seguros, eram ferramentas essenciais do trato[1894];
- Qual o impacte exercido por estas empresas no espaço insular sabendo-se do forte ritmo que impuseram aos seus negócios e do poderio que algumas alcançaram;
- Finalmente, de que forma esses negócios projectaram a sua actividade, os mercados em que colocaram os produtos e o significado dos contactos internacionais que estabeleceram.

Nesta perspectiva, impõe-se, de imediato, a apresentação de um quadro geral de referência, importante para se perceber como as diferentes entidades e grupos urbanos encararam a realidade insular; sobretudo, porque, em regra, as expectativas por ela criadas junto destes grupos e forma como dela procuraram retirar vantagens, foram decisivas para a dinamização dos diversos circuitos conhecidos. Começaremos por ver o que é que as Ilhas representavam para a

---

[1894] Em certa medida, procurar-se-á seguir o detalhado plano de trabalho exposto por 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. Para este estudo, recorri fundamentalmente a documentação notarial, complementando a valiosa informação que ele fornece com dados recolhidos em registos camarários, alfandegários e fiscais. Embora persistam muitas lacunas, as várias centenas de documentos que consegui compilar relativos aos contactos entre o Porto e as Ilhas, permitem-nos ter uma visão muito alargada dos mesmos.

cidade e, em seguida, de que maneira interessavam aos seus mercadores, e de que mercadores se tratava.

10. A cidade e as Ilhas

10.1. O abastecimento de cereais

Em primeiro lugar, elas salientavam-se como mercado de abastecimento de cereais, fundamental para sustentar o crescimento demográfico do Porto (notório desde a segunda metade do século XV) e a sua sobrevivência em períodos de escassez frumentária que, como se sabe, ocorreram com bastante frequência durante o século XVI. Significativamente, vemos, imediatamente, esboçarem-se os contornos de um jogo. De um jogo difícil de ser conduzido. De um jogo onde se colocam em causa os interesses, tantas vezes antagónicos, do órgão administrativo da cidade e do seu grupo mercantil.

Quem conhece a documentação camarária portuense, sabe como são prementes as questões de abastecimento cerealífero durante o Antigo Regime, as pressões exercidas pela Vereação sobre mercadores e mareantes obrigando-os a encaminhar navios de pão para o Porto. Ora, ao mesmo tempo que isto acontece, há mercadores (e mestres de navios) da cidade que têm outros planos para os cereais que eventualmente possam ter metido nos barcos. O seu objectivo é bem claro: jogar com os mercados, com as esterilidades, vender os cereais onde eles faltam, vencer lucros avultados e conseguir ainda retornos favoráveis carregando outras mercadorias de valor comercial garantido, como o açúcar. Em resultado disso, navios que têm afretados com pão são desviados para lugares como o Funchal onde os vemos surgir em vários momentos, nos séculos XV e XVI.

Duas notas e alguns exemplos relativos a este comércio.

Acontece, por vezes, os cereais virem do Mediterrâneo, animando o circuito alargado entre as suas regiões produtoras (por exemplo, a Sicília) e a Madeira; mas, geralmente, eles chegam a este arquipélago *via* Açores.

- No ano de 1476, na sequência de pedidos da câmara do Funchal, que chegaram a Lisboa e ao Porto, aportaram à Madeira vários navios desta cidade carregados de cereais a soldo de mercadores da urbe como o de "um homem do Porto" que não se indentifica, o de Gil Fernandes e o de Egas Vaz[1895].

[1895] Ver COSTA, José Pereira da – *Vereações da câmara municipal do Funchal. Século XV.* Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, 1995, p. 123, 168, 180-181.

- No século XVI, há relatos da descarga da nau do célebre António Anes Penteado – resolvendo, de uma só vez, o problema que afligia o Funchal – entre 7 de Abril e meados de Maio de 1546. Vinha do Levante. Numa situação como esta, o mestre não deve ter tido muito por onde escolher: apanhado numa ilha com fome, e apesar de os vereadores funchalenses afirmarem que agiam de "boamente e a prazer do senhorio da nao e companha della", praticamente só lhe restava protestar, pedir certidões da requisição e descarregar[1896].

No transporte de grãos entre Açores e Madeira descortinamos também navios do Porto. Andavam fretados por mercadores e companhias da cidade. Um dos mais utilizados por uma parceria de que ainda ouviremos falar (e trazendo igualmente diversos carregamentos para o Porto) foi o navio no qual tinham parte os irmãos António Álvares e Gaspar Álvares da Pupa, da mesma cidade[1897].

Porém, e para terminar, é inegável que em matéria de cereais o saldo era muito mais favorável ao Porto. Grande parte do abastecimento da urbe fez-se com trigo e cevada açorianos e o trânsito, claro, era muito mais intenso no sentido Ilhas (leia-se, Açores)-Porto. Que os pagava como podia. Por exemplo, com pescado[1898].

10.2. Factor de revitalização portuária

Em segundo lugar, o trato mantido com o mundo insular representava um elemento dinamizador do seu porto. O movimento constante de chegadas e partidas de navios rumo às Ilhas era garantia de ampliação de receitas fiscais. Isto acontece num período crucial na história económica da cidade. Já várias vezes me referi à dificuldade em caracterizar este período, seja pela escassa documentação que o cobre seja pela impressão geral deixada pelas parcas notícias a ele referentes. Recordo apenas as ideias essenciais que parecem ressaltar da conjuntura vivida no Porto na transição dos tempos medievais para os tempos modernos: afastado do trato oriental, o burgo assistiu a um aparente processo de secundarização do seu

---

[1896] Ver COSTA, José Pereira da – *Vereações da câmara municipal do Funchal. Primeira metade do século XVI*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, 1998, p. 341-342, 349. É o cruzamento deste tipo de informação que nos permite compreender certas atitudes aparentemente agressivas da câmara do Porto para com os seus mestres de navios e mercadores, impondo-lhes penas e exigindo-lhes fianças para garantir o seu retorno à cidade com pão; quando lhes sucede o que aconteceu ao Penteado, delegam a responsabilidade do assunto na Vereação, para que esta resolva o problema junto de quem lhes apreendeu a carga

[1897] Entre outros, ADP – *Po 1º*, 3º série, liv. 45, fls. 184-185. Tal como a nau de António Anes Penteado e o navio dos Pupa, há outras embarcações que encontramos repetidamente nestas rotas.

[1898] Em 1576, a Câmara autoriza Jorge Fernandes, sapateiro, a enviar um navio cheio de sardinha aos Açores para, em troca, trazer cereais. AHMP – *Vereações*, liv. 25, fl. 570v.

porto. Durante algum tempo, ainda não cabalmente definido, viveram-se anos de aperto durante os quais qualquer carga era bem-vinda, aproveitada para minorar as dificuldades sentidas pelos armadores.

A frota, como vimos, diminuiu de volumetria, passando a ser constituida, maioritariamente, por navios de pequena tonelagem, a documentação (ou a falta dela) dá sinais de uma quebra bastante acentuada do tráfico e as elites mercantis estão em processo de substituição (nem sempre pacífico), assistindo-se à entrada em cena de um poderoso núcleo cristão-novo. Vive-se, no fundo, um período de reconversão da economia que se estenderá até cerca de meados do século XVI.

De qualquer forma, a cidade não esteve parada. Nesse período, juntamente com o aprofundamento da relação com o *hinterland*, cujos frutos farão parte do conjunto de bens exportados para os diferentes arquipélagos, intensifica-se com particular interesse a rota insular e, no limite, as Ilhas surgem como uma espécie de refúgio económico para os investidores portuenses, que preparam o seu regresso em força com a ligação ao Brasil[1899].

Na sequência do que atrás foi visto, elas eram garantia de que à alfândega portuense chegavam produtos interessantes. Produtos apetecíveis, tanto no mercado local como nos entrepostos internacionais. Entre eles, o açúcar é, durante certo tempo, o artigo mais destacado. A Madeira, as Canárias e S. Tomé são os principais abastecedores, e assim se mantêm até resultar a grande aposta no Brasil. Apesar disso, da implantação definitiva do produto sul-americano, os volumes de entrada de açúcar daqueles três arquipélagos continuam a registar cifras apreciáveis até finais de Quinhentos.

O açúcar ocupa um lugar de destaque, mas não é o único artigo a gerar lucros apreciáveis. Acompanhando-o temos os vinhos, cujas receitas não devem ser desprezadas, o pastel, alimentador de um frutuoso e complexo trato internacional, sentido por todo o século XVI mas particularmente intenso em finais da centúria, e as matérias-primas para a indústria de construção naval do Porto, essenciais na recuperação da frota urbana, então em curso.

10.3. As Ilhas como presídio e refúgio

O degredo, como se sabe, era uma punição constantemente aplicada pelos tribunais medievais e modernos. E recurso para, ao mesmo tempo que se afastavam

---

[1899] Também potenciada a partir dos arquipélagos atlânticos. Infelizmente, não possuimos elementos documentais que nos dariam a hipótese de acompanhar em pormenor este movimento; no entanto, há indícios muito fortes (e darei conta de alguns deles no decurso da exposição) de que ele foi uma realidade.

indesejáveis, estimular o povoamento de regiões deprimidas. Em certos momentos, as ilhas atlânticas constituiram-se em presídios para onde partiam a cumprir pena portuenses a contas com a lei, e para onde eram enviados outros indivíduos proscritos pela moral e bons costumes locais. Isso não acontecia indiscriminadamente; havia uma escala gradativa: uma coisa era cumprir tempo numa ilha como S. Miguel e outra, infinitamente pior, em S. Tomé, com uma taxa de mortalidade assustadoramente elevada.

É na prisão da ilha de S. Miguel que se encontra encarcerado Duarte Manrique, um dos rendeiros da alfândega do Porto, preso por dívidas à fazenda real[1900]. É para a ilha de S. Tomé que se prepara para seguir como degredada, em 1596, Marquesa de Abreu, "hapartada per sentença de divorsyo de seu marido Joaom Fernandez", depois de ter sido condenada por adultério[1901]; era para este mesmo lugar que, desde 1585, se enviavam as prostitutas que fossem apanhadas a exercer a sua profissão fora das ruas que lhes tivessem sido assinadas para tal, e quem lhes alugasse as casas[1902].

Os Açores e a Madeira eram também sítios para onde a cidade via fugir sazonalmente diversos moradores. A cuidar de negócios, conforme alegavam. Mas a Câmara desconfiava dessa justificação. Sobretudo quando ela surgia nas vésperas do *Corpus Christi* e era apresentada por alguém que estava designado

---

[1900] Libertado em 1558, "avemdo respeyto ao muyto tempo que ha que esta preso [...] e como ho lecemceado João Homem que servio de comtador da minha fazemda na comarqa de Coimbra declarou per sua sertidão que tinha dado fiamça bastamte pelaa quall minha fazenda estava segura ao que deve e recebeo o dito Duarte Mamrrique". ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 94v. Este personagem é homem conhecido nos Açores; depois deste episódio continuará ligado ao trato insular, bem como os seus sucessores.

[1901] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 109, fl. 64v. Estava presa em Lisboa, no Limoeiro, aguardando a partida; é possível que não tenha seguido para as ilhas visto o seu ex-marido, o comerciante João Fernandes "Merqua Tudo", lhe ter perdoado a ofensa, contanto que ela entrasse no mosteiro das Convertidas de Lisboa " pera cuja entrada elle dito Joham Fernandez dara dez mill reais em dinheiro [...] he ai esteja em todos os dias de sua vida sem nunqua se poder tirar". ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 7, fl. 54.

[1902] Em 1585, a Câmara, os Vinte e Quatro e os procuradores dos mesteres queixavam-se ao rei de "que na dita cidade auia muitas molheres solteiras e de mao Viuer que morauão espalhadas por ella Juntamente com a outra gente", facto de que se seguiam muitos "incomuenientes" e prejuízo do bem comum. Pedia-se a Filipe II que ordenasse que "as ditas molheres se apartasem em bairro separado". Depois de consultar o corregedor, que confirmou constituir um perigo elas "Viuerem misticamente com a outra gente", determinou que "todas as mulheres sollteiras que nella Viuem E que publicamente recolhem homens em suas casas por dinheiro" passem a viver na rua ou ruas que os vereadores lhes indicarem (dando, se necessário, as casas por alugueres comportáveis, mas com o seguinte sério aviso: "E qualquer das ditas molheres solteiras que publicamente recolherem homens por dinheiro que do dia da poblicação deste aluara a trinta dias morar E viuer fora do dito bairro E ruas [...] seia publicamente açoutada E degradada por hum anno para a Ilha de Sam Thome". O mesmo, como se disse, valia para quem lhes alugasse as casas fora da zona permitida; na mesma pena incorriam, como vimos no caso relatado antes, as mulheres adúlteras. *Corpus codicum...*, citado, vol. IV, p. 114.

para patrocinar uma "invenção" ou acompanhar um andor. Em 24 de Maio de 1511, nas vésperas da celebração, a Câmara escolhia os mercadores encarregados de fazer as "Marias, Catarinas e Claras" para a festa. Entre os indigitados encontravam-se Lucas Afonso e Pedro Jorge. O primeiro alegou que não podia estar presente "pois estava ordenado de partir pera as Ilhas"; quanto a Pedro Jorge, declinou amavelmente o convite declarando que ia para a Madeira e pediu que o "escusassem por asy estar de partida". Nenhuma das razões foi atendida. Inicialmente, os vereadores ameaçaram com uma multa de vinte cruzados a cada um, ou seja, 8 mil reais, se abandonassem a cidade. Uma quantia baixa, que provavelmente não teriam problema em pagar. Talvez por isso, logo em seguida esse valor foi alterado consideravelmente, passando para cem cruzados, isto é, 40 mil reais[1903].

10.4. As Ilhas e a defesa de interesses comerciais

Enfim, devemos ainda considerar que o envolvimento de agentes portuenses no trato com as Ilhas determinou, em certas ocasiões, um alinhamento das posições da Câmara e dos mercadores na defesa de interesses comerciais concretos. O que, como se sabe, era tarefa difícil, em especial a partir do momento em que as elitess administrativas locais deixaram de coincidir com os efectivos da mercancia – como acontecera de modo vincado no século XV.

Conhecemos, pelo menos, dois exemplos.

- O primeiro, de 1497, quando os interesses de cada um dos grupos ainda se podiam identificar (e também quando a Flandres assumia já papel de relevo na redistribuição do açúcar madeirense), menos bem sucedido. Parece que nesse ano, os mercadores da cidade e comarca não estavam "percebidos pera averem de fazer" os envios dos açúcares para a Flandres. Por esse motivo, pediam ao rei, por intermédio da Câmara, "que ouuesemos por bem de a carregacam dos ditos acuquares ficar pera o anno que vem". Não obstante esse requerimento, o rei recusou ordenando "que a dita detreminaçom se cumpra que he que quem este anno quiser caregar pera frandes seia na

[1903] AHMP – *Vereações*, liv. 9, fl. 163. Como curiosidade, refira-se o papel de um dos mais conhecidos mercadores do Porto de finais do século XV e inícios de XVI, João Martins Ferreira, na definição de pormenores da organização da procissão do *Corpus* madeirense (debate entre mercadores e tabeliães sobre quem deveria ir mais perto da gaiola do Santíssimo), revelando-se conhecedor de práticas seguidas noutras cidades: "E logo per ho dicto Joam Martjnz [...] que era verdade e custume e usança era na çidade de Lixboa hos mercadores em dja de Nosso Senhor hirem com suas junto com ha gajolla e os tabaliaes adiante delles. COSTA, José Pereira da – *Vereações da câmara municipal do Funchal. Século XV*..., citado, p. 147.

ordenamca de se vemderem os açuquares per huuma maaom E quem o asy nom quiser fazer nom carrege pera lla e podera caregar quem quiser pera todallas outras partes do ponemte e lleuante pera omde lhe aprouuer E pera o anno que vem poderees enuyar a nos pera sobre jsto avermos mais pratica E se fazer o que nos pareçer bem da dita ylha"[1904].

- Quanto ao segundo, cite-se a tomada de posição comum, reunindo e mesma Câmara e mercadores, contra a decisão régia de impedir o envio de pessoas da confiança dos comerciantes (entenda-se, os seus feitores, agentes, concessionários e familiares) às Ilhas acompanhando as cargas que enviavam. Na ausência do dono, ordenava-se agora, apenas se autorizava a presença de um filho ou de um criado. É que a presença dessas pessoas, ou melhor, de várias pessoas, era garantia de conluios e direitos fiscais sonegados. Os esforços envidados para contrariar esta mudança deram resultados favoráveis em 1519 (5 de Setembro) quando D. Manuel levantou essa limitação, "enquanto sua mercê fosse"[1905].

11. Os mercadores e as Ilhas

Entre a forte animação concretizada num e noutro sentido, entre levadas de panos e remessas de açúcar, vinhos ou pastel, o comércio das Ilhas rapidamente ocupou um lugar muito especial no conjunto. Os artigos dos arrendamentos da Alfândega que dele tratam escondem a sua verdadeira dimensão, as suas potencialidades como elemento vital de projecção do negócio[1906].

[1904] *Livro antigo de cartas e provisões...*, citado, p. 71 e sumariado por RIBEIRO, João Pedro – *"Indice chronologico dos documentos mais notáveis...*, citado, p. 229.

[1905] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 163; a Câmara debatera o caso no mês anterior. Ver AHMP – *Vereações*, liv. 10, fl. 102v. Cite-se ainda outra convergência, mais alargada, e que revela o conhecimento que a cidade tem do que se passava nas Ilhas, concretamente na Madeira. No ano de 1502, quando se decidia o financiamento da Misericórdia chegara uma proposta do rei para que o dinheiro fosse encontrado através de uma imposição; essa proposta não agradou, a cidade preferia que se pagasse por cabeça pois sabia-se que na ilha da Madeira fora lançada uma imposição para pagar os paços do concelho e o povo nunca mais se vira livre dela. AHMP – *Vereações*, liv. 7, fl. 103v.

[1906] Repetem-se na generalidade dos arrendamentos e surgem em três pontos: relativos ao pagamento (ou isenção) de dízima e sisa das mercadorias trazidas (e não vendidas) por comerciantes das Ilhas; às levadas gerais efectuadas pelos mercadores do Porto para as Ilhas, que devem ser feitas de acordo com o regime da sisa para se evitarem fraudes; e, finalmente, às levadas de panos, que também devem respeitar a regulamentação imposta pelo artigo sa sisa, especificando-se que "as fação pelos luguares per honde o artygo da sysa dos pannos lhe da lugar" e informando que haveria um livro para assentar os panos que se levavam para cada um dos arquipélagos, onde seriam também registadas as vendas concretizadas. ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0006, fls. 328v-329, 331 (artigos do arrendamento dos anos de 1559 a 1562.

Entre os interessados (e fortemente envolvidos) no trato, deparamo-nos com inúmeros negociantes de fora da cidade, sobretudo do Entre Douro e Minho (embora também os haja de outras províncias como Trás-os-Montes), e de uma vila particularmente participativa nos diferentes empreendimentos marítimos organizados a partir do Porto: falo dos mercadores de Guimarães[1907]. Este é mais um elemento pelo qual se pode aferir a dinâmica de um porto, a capacidade de atracção sobre outras comunidades mercantis: a capacidade de canalizar investimentos para as iniciativas comerciais que desenvolve. Por outro lado, esta dinâmica tambem se avalia pela capacidade de controlo das produções a ser expedidas nos navios. Quer o Entre Douro e Minho, quer Trás-os-Montes mas, especialmente, o Douro, sentem nitidamente o efeito polarizador da cidade do Porto, como já tivemos oportunidade de verificar na ligação estreita entre o termo e o burgo desde a Idade Média.

Assim, depois de termos analisado aspectos gerais dos interesses da cidade e desta breve introdução ao interesse da mercancia, vejamos, em seguida, o que é que elas significavam para os homens de negócios.

11.1. As Ilhas como factor de expansão dos horizontes comerciais

Primeiramente, possibilitavam um alargamento dos horizontes comerciais destes homens. Tratando-se de "centros de convergência do tráfico marítimo-intercontinental"[1908], elas apresentavam-lhes um conjunto de oportunidades que era imperioso aproveitar. Como vimos antes, os anos iniciais do século XVI são de reorientação mercantil do Porto. O advento dos tempos modernos foi um choque para estes mercadores. Habituados a negociar empréstimos com o rei sobre letras de câmbio para os Médicis, a fretar os seus navios para transportar têxteis, armas e açúcar entre a Flandres e o Mediterrâneo, a prosperar com o abastecimento do Levante e com o trato das ilhas britânicas, vêem-se de um momento para o outro praticamente fora de jogo, muito por causa do seu afastamento do trato oriental.

Portanto, para os comerciantes portuenses, a época era de procura de alternativas válidas que lhes permitissem manter uma linha de negócios num palco tão competitivo como aquele em que estavam acostumados a mover-se: a Flandres. Sabemos como a solução para o seu problema passou pelo sucesso obtido na

---

[1907] Referidos em muitas listas de navios do século XVI, como afretadores e expedidores de mercadorias; usam com frequência os navios do Porto e de Vila do Conde.

[1908] A expressão, aplicada por Maria Olímpia da Rocha Gil aos Açores (*Os Açores e a rede de negócios no Atlântico seiscentista*, in *Os Açores e o Atlântico (séculos XIV-XVII)*, Actas do colóquio internacional 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. 558), é válida para o conjunto insular.

exploração económica do Brasil. Porém, já sabemos que isso não aconteceu antes de meados da centúria. Até lá, assistimos ao fortalecimento de uma estratégia de implantação nos territórios insulares. Que cumpriu os objectivos pretendidos: durante várias décadas, muitos dos negócios mais lucrativos concretizados na cidade passaram pela ligação às Ilhas, e os mercadores[1909] puderam sobreviver e preparar as empresas futuras.

Grande parte desta sobrevivência e da reorganização dos negócios passou pela instalação de um novo grupo mercantil constituído por comerciantes cristãos-novos que se revelará especialmente incisivo na recuperação comercial-marítima do burgo[1910]. Chegados ao Porto ainda em finais do século XV, estes homens, muito rapidamente, destacam-se como activos participantes no movimento das alfândegas de Entre Douro e Minho[1911], preparando empresas futuras de enorme envergadura, tirando partido do carácter internacional dos seus negócios e dos contactos estreitos que mantêm com as principais praças de negócio europeias. São eles quem define o essencial do trato da cidade e do seu ritmo, conferindo ao Porto uma posição nunca antes alcançada.

Estes novos mercadores concentram muita da sua atenção nas Ilhas. Para eles, arquipélagos como a Madeira e, com a União Dinástica, as Canárias, em particular este último[1912], funcionaram, tal como para os barcos que os demandavam, como pontos de apoio essenciais para o desenvolvimento dos seus empreendimentos internacionais. A estratégia de estabelecimento das suas companhias nas Ilhas resultou de uma análise de mercado muito profunda. Numa primeira fase, perceberam que as Ilhas valiam por si só. Por aquilo que ofereciam, principalmente pelo açúcar, que será o artigo-chave da actividade de todos os grandes mercadores conversos ao qual juntam o pastel açoriano. Mais tarde, converteram-nas em postos de abastecimento da navegação dirigida para os circuitos alargados americanos, fazendo delas autênticas placas giratórias intermédias do trato. Habitualmente, procediam ao deslocamento, para uma ou várias ilhas, de elementos ainda em formação, normalmente filhos ou familiares mais novos dos mercadores titulares, os

---

[1909] Talvez seja mais correcto dizer *os novos mercadores*, pois o processo também passou por uma profunda renovação dos efectivos no seio deste grupo, que se verá de imediato.

[1910] A importância desses mercadores fica bem salientada no estudo de RODRIGUES, Adriano Vasco – *Judeus portugueses no desenvolvimento económico dos portos atlânticos, na Época Moderna*, in "Revista de História", vol II..., citado, p. 19-26.

[1911] Suplantando os mercadores tradicionais. Entre os catorze mercadores do Porto que declaram mercadorias na alfândega de Vila do Conde (logo) em 1504, o cristão-novo Gomes de Paz paga mais direitos do que os outros todos juntos; ver PEREIRA, João Cordeiro – *Para a história das alfândegas em Portugal...*, citado, p. 145.

[1912] Por outras razões, também os Açores. Refiro-me a locais onde fixam elementos; as restantes ilhas atlânticas apresentaram-lhes vantagens que souberam aproveitar.

quais se encarregavam do controlo do tráfico das mercadorias-chave do negócio e de assegurar o vai-vem entre a Europa e o continente americano.

Muito graças a eles, os arquipélagos passam a deter um papel indispensável na estruturação das viagens marítimas e assim terão permanecido mesmo quando o domínio dos mares se deslocou para Amsterdão[1913].

11.2. Composição dos investimentos

Seguidamente, as Ilhas apresentavam-se aptas a receber investimentos em culturas de elevado interesse para os negócios europeus dos mercadores: açúcar, pastel e vinho. Os dois primeiros, com colocação directa nos portos flamengos, biscainhos e britânicos; o último, como elemento básico do trato com o Brasil. A aplicação de capitais surge como um componente decisivo num processo – que é possível conhecer em pormenor – de instalação de membros de inúmeras famílias mercantis do Porto nos arquipélagos, especialmente Madeira, Açores e Canárias.

Também é possível conhecer a composição deste investimento: uma parte, é usada na área comercial, na aquisição, junto dos produtores locais, das mercadorias que se pretende embarcar para as praças de referência. Nesta acepção, teremos oportunidade de comprovar a importância da introdução de capitais continentais (e, para o caso que nos interessa em particular, portuenses ou por intermédio de portuenses) nas Ilhas. Uma pequena percentagem destes é em numerário. Contudo, o maior volume entra na forma de letras de câmbio e de crédito, estimulando uma interessante actividade bancária, já conhecida em arquipélagos como as Canárias[1914] e a que teremos oportunidade de voltar noutro ponto deste trabalho.

[1913] Sobre este assunto, ver 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. Considera este autor, p. 591, que a "chegada massiva, vai provocar a identificação de português com judeu-converso, o que parece evidente tanto na política do Santo Ofício como na opinião popular, manifestada nos tetemunhos e processos". Sobre o facto de continuarem as relações quando a nevegação que domina é a nórdica, afirma, p. 600, "as relações mercantis com estas potências não se interrompem nem sequer em momentos de conflitos bélicos com as mesmas", dado que as ilhas, pela sua situação estrategica, eram "uma plataforma ideal para o tráfico, com as Índias, Europa e África. Os homens de nação verão, além disso, facilitado o seu labor, pela sua dupla condição de portugueses e conversos, pois pela primeira obtêm facilidades para negociar com o Brasil e as colónias africanas, enquanto que, pela segunda, participam na ampla rede de mercadores e financeiros presentes em quase toda a Europa e muitos lugares da América".

[1914] OTTE, Enrique – *Canarias: plaza bancaria europea en el siglo XVI*, in *IV Coloquio de Historia Canario-Americana* (1980). Las Palmas, 1982, p. 157-173, onde se refere que uma das principais causas para a evolução deste fenómeno está directamente relacionada com a escassez de circulação monetárias nessas ilhas. Este estudo é citado por LOBO CABRERA, Manuel – *El comercio canario europeo bajo Felipe II*. Funchal: Secretaria Regional do Turismo, Cultura e Emigração/Vice-Consejeria de Cultura y Deportes, Goberno de Canarias,

Outra parte desses capitais, e bem significativa, é utilizada na obtenção desses meios de produção, na aquisição de bens imobiliários como terras de cultura, canaviais, "sapões cerrados"[1915], vinhas, engenhos, moinhos, armazéns, etc. Desta maneira, para além de participarem na estruturação do comércio insular, estes elementos interferem também, decisivamente, na sua organização financeira e produtiva[1916].

11.3. O comércio marítimo e o desenvolvimento do sistema portuário insular

É importante recuperar o tema da expansão comercial, visto que a devemos associar directamente aos propósitos deste estudo. Os negócios em redor do açúcar, do pastel e dos vinhos suscitaram a instalação, nos ancoradouros das diferentes ilhas, de feitores e representantes comerciais, cujos interesses e solicitações concorreram para o desenvolvimento da vida marítima local. Ordenaram-se os espaços portuários em função das principais mercadorias escoadas, introduziram-se meios para facilitar a estiva (nem que muitas vezes estes se reduzissem à existência de batéis para auxiliar a carga e descarga das embarcações e continuasse a ser requerida a participação da equipagem nestas operações), criaram-se serviços de estaleiro para reparar embarcações necessitadas de consertos mais ou menos rápidos, desenvolveu-se a navegação inter-ilhas como suporte básico do trato e, como elemento essencial, tranversal a todo o tipo de transacções, organizou-se, como foi dito, uma rede financeira de apoio ao negócio fortemente utilizada pelos diferentes agentes marítimos, onde se integraram também sujeitos estrangeiros. Com o século XVI, a maior intensidade das movimentações marítimas em direcção às Ilhas, a ampliação do trato, a formação daquilo a que podemos chamar *mercado vertebrado*[1917] e a consequente solicitação de meios logísticos, funcionaram como um elementar factor de estruturação portuária. Enquanto no Porto foi preciso organizar um serviço de estiva e tabelar preços de barcas e mercadoria metida em cada uma delas em função do embarque de arcos e tonéis, nas Ilhas concretizou-se um processo semelhante. É

1988, p. 31-33, trabalho no qual este investigador avança com interessantes dados complementares.

[1915] Que penso significar *canavial*.

[1916] Assunto de que não me ocupo neste trabalho mas para o qual há muita documentação que interessa estudar e que, em última análise, provará a autonomia dos nacionais em algumas, muitas, facetas do trato, visto, nesta perspectiva, a montante do processo.

[1917] Característica bem patente no arquipélago canário, "importante nó comercial", não apenas em função do comércio com as Índias, mas também com o trato dos produtos locais e as importações de manufacturas e alimentos. Sobre este assunto, ver RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio – *La evolución de los puertos españoles en la Edad Moderna*..., citado, p. 66.

que o aumento do tráfego tem de ser acompanhado de melhorias nos serviços portuários (também se trata de vantagens que atraem os barcos) sob pena de estrangulamentos e de atrasos que prolonguem escalas que se pretende sejam muito rápidas, com óbvios prejuízos para a navegação.

Ainda nos finais da centúria anterior, foi necessário ordenar na Madeira um espaço para a quarentena das embarcações[1918], ao mesmo tempo que se equipou a zona ribeirinha com cabrestantes, "pera tirar e varar em terra quaesquer barcos e bates naujos [e] outras quaes [quer] cousas"[1919]. Desde o início do século XVI, aprovam-se disposições para valorizar o porto de Isletas, um dos principais surgidouros da Gran Canaria, concedendo-se isenções a quem construísse casas e armazéns nas suas imediações[1920]. O porto de Santa Cruz de La Palma estava equipado com um molhe de madeira, "o primeiro dique artificial das Canárias", objecto de profundas obras de remodelação a partir de 1577[1921]. Na ilha Terceira, criaram-se algumas estruturas de apoio à navegação, possibilitando a armação e reparação de navios, bem como um serviço de estiva[1922]. Alguns fretamentos, já referem que a descarga das mercadorias nestes portos se faria de acordo "com o costume local". Todavia, deve dizer-se que, de um modo geral, havia um aproveitamento das condições biogeográficas das Ilhas, situando-se os portos em praias abertas ou em simples calhetas. Mesmo assim, embora faltasse ainda um longo caminho a percorrer[1923], iniciara-se o processo de ordenamento dos seus portos, transformando-os em ancoradouros de embarque perfeitamente articulados com os centros marítimos mais importantes da Península[1924].

[1918] Junto de Santa Catarina.

[1919] COSTA, José Pereira da – *Vereações da câmara municipal do Funchal. Século XV...*, citado, p. 200; ver também 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, p. 46. Porém, tal como foi visto em capítulo anterior, sabemos como muitas destas estruturas eram ainda rudimentares e não dispensavam o apoio dos batéis e da tripulação dos navios nas diversas facetas do transporte e navegação.

[1920] LOBO CABRERA, Manuel – *El comercio canario europeo...*, citado, p. 12.

[1921] MARTÍN GONZÁLEZ, Miguel Ángel – *La historia de Santa Cruz de La Palma*. Tenerife: Centro de la Cultura Popular Canaria, 1999, p. 104.

[1922] 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. 99.

[1923] Em 1581, num contrato de venda de vinhos, o mercador compromete-se a dar as dezoito pipas "atestadas e bem acondisyonadas e de bom vinho branquo e despachadas de todos hos dereitos e postas no porto de Guarachiquo das ditas ylhas da Canarya *a borda d'aguoa homde as posa tomar barquo ou batel pera se carreguarem*", parecendo faltar estruturas de acostagem das embarcações. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 68, fls. 127-127v.

[1924] De acordo com os modelos portuários que os estudiosos do fenómeno vêm utilizando, os ancoradouros insulares, sobretudo os mais importantes em cada arquipélago, estavam a tornar-se portos de embarque, sujeitos aos ritmos e solicitações impostas pelo exterior. De acordo com esta mesma classificação, a cidade do Porto, na centúria que nos ocupa neste

11.3.1. Dinamismo portuário. A tanoaria

Toda a dinamização portuária observada nos pontos anteriores, tem como caso expressivo o comércio de vinhos. Os efeitos sobre esta actividade fazem-se sentir quer no continente, quer nas ilhas. O abastecimento dos navios mercantes e o provimento das armadas, terão funcionado como estímulo fundamental da produção vinícola, num processo do qual há ainda muito a estudar. O alargamento das áreas produtivas tradicionais, bem como o investimento na viticultura insular, em larga medida, representam tentativas de aproveitamento desta procura marítima. Em função dos vinhos, bem como da generalidade do comércio marítimo, desenvolveu-se o sector da tanoaria e afins, responsáveis pela fabricação de uma vasta gama de recipientes, artigos fortemente solicitados para o transporte de vinhos e açúcares. De resto, em relação a estes últimos, parece nítido que, desde o século XV, o Porto se constituiu como um dos principais fornecedores de "louça" à Madeira[1925].

Esta associação entre tanoaria e navegação é bem característica da época. Não há navio que desaferre do Porto que não leve "cascos de vazio" para encher na Madeira ou nas Canárias, caixas e "panelas" para os açúcares ou transporte barricas para alimentos ou água. Juntamente com a procura interna, com origem na própria cidade ou nos pedidos de louça para as armadas, resulta daqui que o investimento nesta arte é bastante compensador. Passa a ser frequente vermos no Porto de Quinhentos, tanoeiros associados a fretar navios para a compra de aduela, aduela de "pique" ou outra que seja conveniente na Galiza ou nas Astúrias, transformá-la em pipas, meias-pipas ou quartos e vendê-los pela cidade, no Funchal ou em Garachico. Ou então, encher embarcações com a matéria em bruto ou, quando muito, "refogada" e remetê-la para as Ilhas, para ser aqui trabalhada. Não é raro também, vê-los a acompanhar a mercadoria a bordo dos navios e a usar estes meios de transporte para se instalarem temporária ou definitivamente nesses

---

estudo, começa a reunir condições para se tornar um porto hegemónico. Entre a literatura mais actualizada sobre este assunto destaquem-se os seguintes trabalhos, referidos na parte inicial deste estudo: GUIMERÁ RAVINA, Agustín – *El vino y los puertos de la Europa atlántica: Burdeos y Oporto...*, citado, p. 237-255; Idem – *Puertos y ciudades portuarias (Ss. XVI-XVIII)* ..., citado, p. 287-305. Ver ainda os diferentes artigos e textos incluídos na já referida obra *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.

[1925] 1485: "acordarom e detrimjnarom que Fernandeannes mercador que comprou as panellas do Porto antes dos qujnze dias da postura que page a pena que ssom trezentos rrs. e maes que a dicta louça se reparta pello pouoo"; 1486: aplica-se a multa de cem reais (metade da pena po ser pobre) a um funchalense que, antes dos quinze dias do costume "comprou as panelas ao omen do Porto"; no mesmo ano, mais duas pessoas (entre eles o já citado Fernando Eanes, reincidente) multadas pelo mesmo motivo. E há mais casos; COSTA, José Pereira da – *Vereações da câmara municipal do Funchal. Século XV...*, citado, p. 100, 140, 163.

lugares, onde o seu labor é reclamado e as perspectivas de fortuna parecem sorrir-lhes[1926]. E é mesmo possível encontrarmos alguns a deter partes de navios em parceria[1927]. Por outro lado, esta mesma associação tanoeiro/mareante amplificou acentuadamente o comércio destes produtos, que passaram a ser objecto de forte e sistemática exportação. De tal forma, que desde o início do século XVI, não se encontravam na cidade arcos nem madeiras para fazer as pipas necessárias às armadas, facto que levou o(s) rei(s) a aprovar medidas que limitassem as vendas para fora[1928]. Um exemplo, de 14 de Agosto de 1554: "que heu sou enformado que da dyta cydade se levão muita soma d'arcos de pypas e toneys pera fora de meus reinos de que se segue aver alguns anos muita falta delles pera a louça que se despende em minhas armadas e que he necessarya aos naturayes de meus reynos pera recolhymento de suas novydades". Tenta-se travar a exportação, desencorajando os armadores: "so pena de pola primeyra vez se perder o navyo e os arcos que nelle forem e pela segumda ser a dyta pena em dobro e asy da valya do navyo como dos arquos [...] e pela terceyra alem da dyta pena serem prezos os que no dito causo forem comprendidos". Dizendo os seus donos que são para enviar a outro porto nacional, o vedor poderá dar licença para que os levem. Contudo, deverá haver vistoria, declaração da quantidade e destino, e o mestre só os poderá carregar quando tiver em seu poder o despacho do escrivão da alfândega (onde se declara lugar para onde vão, dia, mês e ano) registado em livro próprio. Deverá também trazer certidão do local onde descarregou. Estas guias seriam confrontadas no final do ano e, se não houvesse correspondência, ordenar-se-ia devassa[1929].

Uma forma de contornar estas proibições, para além do contrabando puro e simples, consistia em comprar a madeira fora do reino e enviá-la, directamente, às Ilhas. É certo que a insuficiência da produção nacional forçava esse recurso naturalmente. Mas, ao mesmo tempo, as limitações à exportação, que acabámos de ver, impeliam mercadores e mestres de navios às Astúrias e à Galiza, aliás os mercados principais

---

[1926] Em certos casos, estes trabalhos atingem dimensão considerável. Em 1586, fala-se num contrato envolvendo mercadores de Guimarães e tanoeiros do Porto: Gaspar de França, tanoeiro da cidade, comprometera-se a fazer 150 pipas na Gran Canaria "por preço e contia de seyscentos reais cada hua pipa em que se montaram noventa mil reais". Essas pipas entram nas partilhas dos bens que ficaram por morte do seu dono. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 82, fls. 91-92. É impressionante o número de tanoeiros do Porto com ligações às Canárias. Com menor envolvimento dos profissionais a ele ligados, o mesmo dinamismo se poderá encontrar em volta do sal, artigo estratégico do comércio marítimo português e muito procurado nos mercados das Ilhas. Ver o quadro sinóptico sobre a navegação portuense rumo às Ilhas apresentado em anexo.

[1927] 1574: Pedro da Silva, tanoeiro, era senhorio em parte de um barco que tratava com as Ilhas. ADP – *Cabido*, liv. 107, fl. 27v.

[1928] A sua repetição funciona como um atestado de incumprimento.

[1929] ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0006, fls. 336-337.

de abastecimento de aduela. No final de Quinhentos, os portos abastecedores mais vezes mencionados são Návia e "Právia", nas Astúrias, Redondela, Ribadeu e Santa Marta, na Galiza.

O tanoeiro, sempre que teve oportunidade para tal, transformou-se em mercador. Contraiu empréstimos a risco, comprou madeira, vendeu-a com lucro nas Ilhas e reinvestiu os ganhos. Brás Luís, tornarei a falar dele mais à frente, começou em 1568 a vender pipas nas Canárias com algum dinheiro seu e 40 mil reais que pediu a André Fernandes, tabelião das notas[1930]. Em 1591, controlava uma rede de negócios fornecedora de vinhos aos navios que faziam escala nesse arquipélago[1931]. E os investimentos não cessam. Até finais do século, e para além dele, assiste-se, no Porto à formação de parcerias comerciais, em regra constituídas por mercadores e tanoeiros, que têm como principal objectivo o comércio de arcos nas Ilhas. Negócios proveitosos, que rendem dividendos, como os que em 1600 recebeu Gaspar Cardoso, cidadão, de uma parceria que tinha com Gonçalo Dinis, defunto, "que foi de arcos que mandaram desta cidade pera a Canarea e outras partes"[1932].

Finalmente, e como prova da importância deste negócio, entre os grandes mercadores houve quem percebesse, por um lado, da importância de se envolver no comércio internacional de aduela como forma de garantir recipientes para transporte dos seus vinhos das Ilhas e, por outro, como forma de obter lucros com o abastecimento deste material aos tanoeiros. Destaque-se o nosso já conhecido Domingos Lopes Vitória, mercador cristão-novo do Porto, dirigente de uma importante sociedade mercantil com interesses em vários estados europeus e em portos intercontinentais, que detém uma forte participação no trato de aduela nas Astúrias entre finais do século XVI e primeiras décadas de XVII[1933].

11.3.2. Dinamismo portuário. Jogar com os mercados

Em terceiro lugar, as Ilhas representavam, para os mercadores, um espaço de negócios de oportunidade. Ganha-se bom dinheiro com o fretamento de embarcações carregadas de vinhos quando a cidade tem falta deles. Lucra-se com o transporte materiais de construção naval (o breu das Canárias é dos mais utilizados

---

[1930] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 24, fls. 124v-126.
[1931] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 68, fls. 127-127v.
[1932] ADP – *Po 4º*, 1ª série, liv. 2, fl. 44v.
[1933] No ano de 1621, nada menos do que dez tanoeiros do Porto e de Vila Nova compram ao referido Domingos Lopes Vitória trinta milheiros "de aduella de pique" que seus sobrinhos Simão e Lourenço Pereira tinham a receber nas Astúrias, de "Diogo Garcia Vilha de Moros", os quais milheiros os tanoeiros se comprometiam a ir buscar, "refugar" a madeira e embarcá-la nos portos de Navia ou Pravia". ADP – *Po 2º*, liv. 61, 5v-6.

pelos calafates) quando há navios a fazer nos estaleiros do Douro. E compensa muito reservar os barcos para trazer cereais quando se registam esterilidades e períodos de escassez na terra[1934]. Mas sabemos que não se trata apenas de negócios ocasionais. A percepção das necessidades dos mercados e a persistência na comercialização destes e de outros produtos, o fomento das comunicações, a mobilização de meios financeiros e o contributo dado para a consolidação de rotas e circuitos, mostram-nos uma actividade planificada, tendo em vista objectivos muito claros que foram, globalmente, concretizados.

O modo como foram desenvolvidos enquadra-se nos tipos conhecidos nos meios comerciais do Antigo Regime. A par das fórmulas de associação mais elementares, como a comenda ou a feitoria, que ainda persistem, e nas quais, em certos casos, desempenham papel importante os homens de mar, começam a surgir no trato, progressivamente, companhias comerciais, envolvendo meios de financiamento, formas de intermediação e volumes de negócios bastante consideráveis, ampliando a geografia dos negócios e tornando esta actividade muito mais complexa. Inscrevem-se no primeiro grupo as associações temporárias entre mercadores de diferente condição, formadas por um prazo definido (que pode durar alguns anos) que implicam a deslocação de um encomendeiro ou feitor encarregado de vender mercadorias que lhe sejam entregues ou posteriormente enviadas, auferindo por tal uma determinada percentagem dos lucros. Esta forma é também nítida na associação "de empresa marítima e mercantil, na qual o patrão de um barco recebe um artigo de um comerciante com encargo de o vender numa praça definida ou onde lhe parecer ser mais conveniente. O marinheiro é, pois, um comissionista que realiza a transacção por conta do mercador, retendo uma percentagem estipulada"[1935]. Em 1533, encontramos duas informações que, até prova em contrário, serão identificadas com este contexto: na primeira, Diogo Anes, corregedor em Entre-os-Rios, entrega ao mestre de um navio portuense cinco quintais de azeites, de sua colheita, que mandava vender nos Açores. Também para o mesmo arquipélago vão os azeites de Jorge Anes, cidadão do Porto[1936]. Beneficiando do facto de ser co-proprietário de um navio, António Álvares da Pupa

---

[1934] Aliás, só compensa nessa altura, quando as margens de lucro se estimam muito elevadas. Doutra forma, o armador, se for ambicioso, foge do transporte de grãos. A fome de 1591 no Mediterrâneo terá dado lucros de 300% aos portugueses Ximenes; BRAUDEL, Fernand – *Civilização material, economia e capitalismo...*, citado, tomo 2 (*Os jogos das trocas)*, p. 357.

[1935] MARTÍNEZ SHAW, Carlos – *Cataluña en la carrera de Indias*. Barcelona: Editorial Crítica, 1981, p. 20.

[1936] AHMP – *Vereações*, liv. 11, fl. 149v (os dois casos).

multiplica-se na prestação de serviços deste género para mercadores do Porto, de Guimarães e de outros lados, no último terço da centúria.

Das companhias comerciais, normalmente de tipo familiar, ainda falarei noutra parte deste capítulo. Por agora, citem-se alguns nomes: a firma Lopes, que movimenta milhões de reais a partir dos Açores no último quartel do século XVI, a companhia de Henrique Gomes da Costa e de seu filho Simão Vaz, comerciantes, banqueiros e negreiros particularmente activos na segunda metade do século, os "Tovar da Flandres" (na realidade do Porto com fortes ligações aos Países Baixos e à Inglaterra) e os Vitória, que dominarão o trato da Gran Canaria no início do século XVII. Refira-se, para terminar, o papel dinamizador que estas empresas desempenham na movimentação de navios de vários portos, nacionais e estrangeiros, investindo mesmo algum capital na propriedade de partes de alguns barcos, assunto já nosso conhecido.

11.4. Escalas e destinos

Por fim, as Ilhas são essenciais como pontos de apoio estratégicos aos seus investimentos na navegação mais alargada. Dirija-se esta para a pescaria na Terra Nova ou em Cabo Verde, para o Brasil, para as índias de Castela ou para Oriente, é quase certo que os afretadores, ou os responsáveis pela embarcação, ordenem uma escala, para refresco ou para completar a carga, em qualquer uma das ilhas que esteja na sua rota[1937]. Basta um breve relance sobre a listagem de navios publicada em apêndice para verificarmos a importância destas paragens. A sua duração varia entre os três e os vinte dias, dependendo da quantidade de carga que se mete no navio e da duração dos trabalhos que eventualmente seja preciso fazer na embarcação. Dada a necessária rapidez nestes procedimentos, é essencial que os feitores e correspondentes dos mercadores sejam expeditos e que a actividade esteja devidamente planeada. O costume da escala enraizou-se de tal forma, que quando os mercadores tinham urgência na execução de certo negócio e desejavam evitar demoras, tinham de incluir no fretamento a sua proibição[1938].

[1937] Remete-se, novamente, para a consulta do quadro citado. Em função das rotas acostumadas, algumas ilhas são mais frequentadas na viagem de ida (casos da Madeira ou das Canárias) enquanto outras funcionam como pontos de apoio no torna-viagem (como acontece com os Açores).

[1938] " [...] E asy dise o dito mestre que se hobriguava ha nam tomar nehum porto nem escalla asy da ilha da Madeyra e Canaryas como de quaesquer outras partes [...]"; fretamento do navio *Nossa Senhora da Conceição* para o Brasil em 13 de Agosto de 1569, ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 31, fl. 68v, ver apêndice documental, doc. nº 24. Voltei a encontrar uma cláusula semelhante no fretamento do navio *Nossa Senhora da Légua* em 17 de Dezembro de 1587. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 88, fl. 68 (apêndice documental, doc. nº 84). Poder-se-ia pensar que estas obrigações decorriam de um contexto específico de instabilidade marítima ou

Todas as ilhas funcionam como "escala ou ponto de referência nas rotas do Atlântico: Madeira e Porto Santo, as ilhas de Cabo verde e em particular Santiago, na rota dos alíseos de Nordeste; as ilhas do Golfo de Biafra, na rota de Angola. Trindade e Martim Vaz, Tristão da Cunha na do Capitão Fernando de Noronha, e os rochedos de S. Paulo na rota do Brasil. Santa Helena, Ascensão, Açores, especialmente a Terceira, nas rotas de regresso. Tem sobretudo o papel de base e, se for caso disso, de ponto de regresso na colonização dos continentes: a Madeira para Mazagão; as ilhas de Cabo Verde: ponto de paragem no avanço para a África e o Brasil, mas também base de penetração para os rios da Guiné. S. Tomé serve de capital à capitania que se estende diante dela, na costa de África, do Volta ao Congo"[1939]. Acrescentemos a este rol as Canárias, arquipélago estratégico, antes e sobretudo depois da União Dinástica, no tráfego do Brasil.

Cerca de 80% dos navios que rumavam do Porto para destinos atlânticos mais alargados, tinham prevista pelo menos uma escala num dos arquipélagos[1940]. Dependendo da disponibilidade da carga insular ou da complexidade da expedição, o seu número podia ser alargado. Os fretamentos, aliás, deixavam, por vezes, aos feitores e correspondentes dos mercadores a capacidade de ordenar ao mestre outrasparagens, consoante as necessidades do negócio. Como na maioria dos casos desconhecemos o desenrolar da viagem, incluindo as peripécias da jornada de retorno, não sabemos muito sobre as paragens não programadas. Portanto, todas as informações que pudermos recolher são úteis. Uma vez atestada a embarcação – no Brasil, em África ou nas Antilhas – o objectivo era chegar o mais rapidamente possível ao porto de dstino estipulado. No entanto, uma arribada, uma reparação imprevista, o desejo de completar a carga ou uma transacção prevista mas que não convinha colocar na carta de fretamento, podiam forçar o mestre a interromper e a variar o percurso estabelecido. Em muitas ocasiões, as ilhas dos Açores eram o local escolhido para parar. A Terceira era a ilha mais usada. Mas não a única: por mais de uma vez, o Faial surge como porto de abrigo às frotas de açúcar ou aos navios soltos provenientes da América[1941].

época de navegação; mas tal não acontece: um dos afretadores que impedem o mestre do primeiro navio a tocar as ilhas, dias depois, no contrato que celebra com o armador da nau *Santo António*, aceita que esta pare na Madeira se não lhe conseguir entregar vinhos no Porto. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 31, fls. 75v-76 (ver apêndice documental, doc. nº 25).

[1939] MAURO, Frédéric – *Portugal, o Brasil e o Atlântico* (tradução, em dois volumes, da obra *Portugal, le Brésil et l'Atlantique au XVII^e siècle (1570-1670)*, Paris, 1960), vol. I. Lisboa: Editorial Estampa, 1997, p. 154.

[1940] Ver o ponto 17 deste capítulo.

[1941] Exemplo: navio de Jácome Fernandes, Porto, entrado na barra do Douro em 16 de Junho de 1574. Vinha do Faial. ADP – *Cabido*, liv. 106, fls. 207v-210v.

11.5. As Ilhas e os mercadores: um primeiro balanço

Não faltam indícios que nos levem a pensar que as Ilhas constituiram um dos principais factores de recuperação da balança comercial do Porto e do estatuto dos seus mercadores junto das principais praças europeias.

Essa recuperação teve origem num processo complexo de organização dos negócios, resultante de uma acção concertada promovida tanto no continente como nos espaços insulares. Iniciada com a recomposição do grupo mercantil urbano e integração de elementos judeu-conversos, prosseguiu com a exploração das potencialidades reveladas há muito pelo seu *hinterland*. Entre as produções canalizadas para a cidade, já vimos como algumas delas, os azeites durienses por exemplo, são largamente encaminhadas para o trato com as Ilhas. Os meios de riqueza ali gerados passaram a ser monopolizados pela cidade, constituindo-se uma estrutura mercantil, administrativa e portuária encarregada da sua comercialização a longa distância. A articulação deste mercado local com os mercados insulares, a qualidade da oferta envolvida e a inserção em mercados receptores, estimularam o negócio, concretizado em rede, em muitas redes que se sobrepõem, interpenetram e inter-relacionam, prepararam e realizaram empresas de vulto. O poder destes homens torna-se bem evidente: negociando com artigos de enorme procura, de que falarei em seguida, acumulam fortunas que lhes permitem arrendar alfândegas (caso das de Entre Douro e Minho, Aveiro e Buarcos), receitas insulares e financiar todo o tipo de empreendimentos, sem que se perceba, na maior parte dos casos, que dependem exclusivamente de investidores estrangeiros como durante tanto tempo se pensou. Vejamos como resultou esta aposta nas Ilhas.

12. Composição da oferta insular

A feição produtiva das Ilhas foi questão amplamente debatida pela historiografia portuguesa. As noções de ciclo e de monocultura, em sentido restrito, avançadas, respectivamente por Lúcio de Azevedo e Fernand Braudel[1942], foram postas em

---

[1942] *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II*..., citado, vol. I, p. 177-178: " [...] Como situação limite, veja-se o que aconteceu às ilhas do «Mediterrâneo atlântico» (Madeira, Canárias, São Tomé), literalmente destruídas pela monocultura da cana-de-açúcar, o mesmo tendo sucedido, mais tarde, no Nordeste do Brasil. A Madeira, que deve o seu nome às florestas que a cobriam, perde rapidamente essa característica devido às exigências de combustível para os moinhos de açúcar, numa revolução feita no exclusivo interesse da Europa, que exige o precioso produto, e contra o interesse dos insulares, visto que onde se planta a cana não há possibilidades de culturas intercalares nem de futuras plantações de outras espécies" (p. 178).

causa, de imediato, por Orlando Ribeiro[1943]. As dúvidas que essas análises suscitavam, foram definitivamente resolvidas por Vitorino Magalhães Godinho[1944], Fréderic Mauro[1945] e, mais recentemente, por Alberto Vieira[1946] e Lobo Cabrera[1947], entre outros, que, a par do estudo daquilo que definem como cultura dominante, vêm revelando a variedade de culturas das Ilhas e sua comercialização.

A distribuição de interesses por várias ilhas acentuou esta diversidade produtiva que, aliada à facilidade de comunicações estabelecidas entre elas, permitiu a constituição de um mercado atractivo para muitas comunidades de mercadores do reino. Multiplicidade de interesses que pode ser aferida na documentação comercial do Porto: é vulgar encontrarmos correspondência de comerciantes ou notícias do trânsito de navios que não se reduzem à exploração de uma ilha ou arquipélago, antes dão nota de uma intensa circulação entre as diferentes ilhas atlânticas, participando activamente na dinamização dos circuitos.

12.1. Madeira

Na Madeira, os principais interesses da navegação portuense circulam em redor do açúcar, com particular incidência entre as últimas décadas do século XV e as primeiras do século XVI. Isto acontece nas jornadas que têm como destino concreto o arquipélago e, normalmente, em viagem redonda. A partir do momento em que a cidade consolida a sua posição na rota sul-americana, a Madeira passa a ser fundamental como ponto de escala rumo ao Brasil (também às ilhas do Golfo da Guiné), ganhando protagonismo os vinhos, embarcados por intermédio de feitores ou membros das companhias portuenses aí estantes, para venda em S. Tomé e, em especial, no Brasil.

[1943] *L'île de Madère (...)*, Lisboa, 1949, citado por VIEIRA, Alberto – *O comércio inter-insular...*, citado, p. 15.

[1944] Com esse importante instrumento de trabalho que é o complexo histórico-geográfico: "Porque se trata de plurivectorialidade denominámos este tipo de tessituras *complexos histórico-geográficos*, em contraposição aos ciclos até à nossa crítica utilizados como noção operatória chave – por Lúcio de Azevedo (para Portugal e Brasil), Arinos de Melo Franco (para Portugal e Brasil), Joel Serrão (Madeira) e pelos historiadores de Canárias", em introdução ao livro de SILBERT, Albert – *Uma encruzilhada do Atlântico: Madeira (1640-1820)*, edição bilingue (Português-Francês). Funchal: Centro de Estudos de História do Altântico, 1997, p. 13.

[1945] *Portugal, o Brasil e o Atlântico...*, citado. Ver, especialmente, o vol. I, p. 154-155 e vol. II, p. 268-269.

[1946] Por exemplo, no trabalho que tenho vindo a citar, p. 28-29, 101-118 e em *O Infante e a Madeira*, in "Mare Liberum", nº 7 (Março, 1994), p. 53-54.

[1947] *El comercio canario europeo...*, citado, p. 107-137 e, também, estudo *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.

De qualquer forma, mesmo quando o seu estatuto passa a ser, fundamentalmente, o de escala para os navios da cidade, continuam a chegar ao Porto, até final da centúria, carregamentos de açúcar (nalguns casos caixas e caixões "açúcar de escuma") e barris de conserva madeirenses[1948].

Aliás, apesar do Brasil, apesar dos preços elevados, o açúcar madeirense teve sempre grande reputação no Porto. Já vimos isso na abertura deste capítulo. Mas fiquemos ainda com as seguintes notas. Explorado com intensidade desde o século XV, o produto denotava especiais qualidades para a confecção de doces. E assim era tido no Porto. Vimos como ele era imposto às confeiteiras pela Câmara em 1533. Em 1575, parece que o produto continuava a ser o preferido para os doces (e para os doentes) embora houvesse, cada vez mais, em circulação, açúcar do Brasil e também de S. Tomé. Mas esse foi um ano mau para o comércio, logo bom para a especulação e, em razão disso e do acórdão aprovado pelos vereadores, podemos saber preços e que tipo de produtos eram confeccionados pelos profissionais de doçaria:

> "E semdo juntos praticarão em como este anno nesta cidade por causa das grandes emfermidades que ouue avia muita falta de pão digo dacuquer e de todas as cousas de confeitado e ese que avia era tam caro e por preco tam fora de rezão que era em muito perjuizo do pouo por quãoto as pesoas que vemdião o dito acuquer e confeitos e maca pães e outras cousas semelhantes não era confeiteireiros antes erão regatoes que tiriniziuão [*sic*] o pouo por vemderem como acima fica dito as ditas cousas doces por precos muito desarezoados pelo que praticando sobre o caso acordarão que emquãoto não acordasem outra cousa valese o aratel de comfeitos a nouenta reis o aratel e ho acuquer da Ilha da madeira ha rezão de tostão [isto é, cem reais] o aratel e todo o mais confeitado alfenins macapaes a dita rezão de nouenta reis ho aratel".

Em contrapartida, o arrátel do açúcar do Brasil e de S. Tomé valerá quatro vintéis [80 reais][1949]. Farei ainda uma última referência a este assunto no ponto seguinte.

Diga-se, enfim, que a Madeira terá funcionado como um ensaio no âmbito da instalação das companhias comerciais do Porto no espaço insular, mantendo contudo uma posição complementar sempre importante, antes da sua aposta

---

[1948] É provável que em 1579 tenha chegado um navio exclusivamente carregado de açúcares da Madeira e das Canárias.

[1949] *Livro de acórdãos da câmara do Porto de 1575*, publicado por CRUZ, António – *Algumas observações sobre a vida económica e social da cidade do Porto nas vésperas de Alcácer Quibir*. Porto: Biblioteca Pública Municipal, 1967, p. XLIV.

definitiva, ou melhor, mais consistente, nas Canárias, no último quartel do século. Ainda assim, o arquipélago permanece em plano de destaque como escala de vinhos no trânsito marítimo rumo ao Brasil durante este mesmo período[1950].

12.2. Canárias

Excluídas do regime de monopólio instituído com a Casa da Contratação, as ilhas Canárias passaram a funcionar praticamente como um grande "porto aberto", receptivo a todas as iniciativas comerciais[1951]. Ainda antes dessa data o estavam pois, apesar de diferentes limitações legais, desde o século XV que as exportações de produtos vedados, por exemplo cereais, se faziam não para a Gran Canaria, para onde deveriam ser encaminhados, mas para onde eram mais valiosos: Portugal e Berberia[1952]. A intensidade do tráfego portuense em direcção às Canárias é bastante elevada e constante. Tão ou mais importante do que a Madeira como escala da navegação comercial ida do Porto, a carregação de vinhos canários em navios da cidade tornou-se assunto prioritário para os agentes das companhias, instalados no arquipélago em número crescente. Para a navegação do Porto, este arquipélago tem outros aliciantes: aproveitando a escala e as conivências estabelecidas com as autoridades locais, o comércio ilícito e o contrabando assumiram particular evidência, neles participando as próprias entidades locais, que embarcavam nos navios fretados para o Brasil "passageiros proibidos e, sobretudo, mercadorias da França e da Flandres, parte das quais tinha como destino último o Peru"[1953], abrindo-se assim, mais uma importante via de penetração portuguesa na América espanhola.

Relativamente a este assunto, conferiremos também a importância dos interesses gerados em redor do tráfico de escravos dirigidos a canais americanos, concretizado por via de contactos profundos aí consolidados.

Mas a importância deste destino mede-se, simultaneamente, pelo conjunto das exportações que remete para o Porto e o peso que elas têm na sua praça. Desde

---

[1950] Ver o ponto 6.1.

[1951] AZNAR VALLEJO, Eduardo – *La integración de las islas Canarias en la corona de Castilla (1478-1526). Aspectos administrativos, sociales y económicos.* La Laguna, 1983, p. 315, citado por 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. 358.

[1952] 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. 346-347.

[1953] LOBO CABRERA, Manuel – *El fraude: una constante en el comercio canario...*, citado, p. 360.

logo, o próprio vinho, objecto de algum comércio na cidade, em particular nas últimas três décadas da centúria, mas perfeitamente perceptível, pelo menos, a partir de meados do século[1954]. No regresso à cidade, é rara a embarcação que não traz algumas pipas, barris ou quartos, vendidos não somente pelos mestres das embarcações, mas igualmente por mercadores interessados neles. Também não falha o açúcar, as conservas e o mel produzidos nesse arquipélago os quais, juntamente com idênticos produtos da Madeira, terão servido para complementar os embarques efectuados no Brasil. No fundo, trata-se de aproveitar as potencialidades que este mercado ainda apresenta no século XVI: basta olhar para os conhecimentos de embarque, estudados por Manuel Lobo Cabrera, para se perceber a importância que esta mercadoria detinha no contexto das relações internacionais mantidas por este arquipélago (repito, o mesmo se pode dizer da Madeira), havendo constantes remessas de açúcar para diversos portos, do norte ao sul da Europa[1955]. Remessas que resistem, na segunda metade de Quinhentos, à ofensiva dos açúcares americanos, conseguindo manter-se no competitivo mercado flamengo, pelas seguintes razões: "uma melhor qualidade apesar dos preços elevados; por serem especialmente dotados para a conserva de frutos e para confeitos; por fim, e não desdenhável, pelas relações tradicionais e/ou familiares com a Flandres"[1956].

Acompanhando os vinhos e o açúcar, vêm das Canárias, sistematicamente, avultadas encomendas de queijos e de tremoço. Ocasionalmente, alguns fardos de lã. Na mesma época, tal como já se disse, estas ilhas contribuem para o fomento da

---

[1954] A procura portuguesa foi fundamental para o desenvolvimento da viticultura canária (tanto na procura oriunda das ilhas da coroa de Portugal, como do reino e das armadas). Os dados conhecidos para Tenerife, sobre as exportações de vinho, são eloquentes quanto ao papel de Portugal. Os documentos do Porto estendem este movimento até finais da centúria. Sobre o fomento da viticultura canária ver o excelente estudo de 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. 320-321.

[1955] 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. Creio que deverá ser necessário reflectir na ausência de menções a navios do Porto (e, mesmo, do destino Brasil) nesta documentação, uma vez que se contariam por centenas as operações de carga e descarga de mercadorias por conta de mercadores, feitores e mestres da cidade, nestas ilhas.

[1956] 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...*, citado, p. 529. Isto explica, de alguma forma, a decisão da câmara do Porto apontada na abertura deste trabalho, em impor o produto madeirense junto dos confeiteiros da cidade. Este estudo de J. Everaert é essencial para se perceber a evolução do comércio de açúcar insular (Canárias, Madeira e S. Tomé) no mercado de Anvers nos séculos XVI e XVII.

construção naval da cidade, fornecendo-lhe importantes cargamentos de breu e alcatrão os quais, até final da centúria, rivalizarão com os envios destas matérias, provenientes do Báltico. A título de curiosidade, e como mais um elemento a comprovar a diversidade produtiva destas ilhas, refira-se o envio de matéria-prima, maçacote[1957], para uma estrutura industrial pouco conhecida no Porto de Quinhentos: o *Forno dos Vidros*. Em Janeiro de 1573, franqueou a barra do Douro um navio que vinha das Canárias e trazia para António Fernandes, vidreiro do Porto, um dos que laborava nesse *Forno dos Vidros*, quarenta quintais de maçacote. Outro que aí trabalhava era Jorge Vaz que, em 21 de Março e 2 de Maio do mesmo ano, mandou vir das Canárias, respectivamente, quarenta e 300 quintais dessa herbácea, também chamada barrilheira ou barrilha, da qual se extrai uma espécie de sal que se emprega no fabrico de vidro.

Em função de toda esta oferta bem como da possibilidade de penetração nas Índias de Castela, o arquipélago canário, como se disse, terá especial significado para as companhias comerciais portuenses que para aí deslocarão grande parte da sua logística. Por outro lado, as expectativas geradas na estruturação deste particular mercado insular, farão do arquipélago uma das etapas fundamentais do circuito migratório implementado nos séculos XVI e XVII. Já falei mais de uma vez no interesse demonstrado pelos tanoeiros na fixação nestas ilhas. Fixação de sucesso. Mas há outros interessados, e as histórias nem sempre têm um final feliz. Por entre o rol de necessitados a quem a confraria da Misericórdia do Porto acudiu em 1536-1537, encontrava-se "um pedreiro pobre que veio das Canarias" ao qul foram dados de esmola quarenta reais "para uma colher e um picão, as ferramentas do seu ofício"[1958].

12.3. Açores

Conforme se pode observar no rol de viagens marítimas que publico em anexo, o arquipélago dos Açores expõe variados atractivos para a economia marítima da cidade. Note-se que, das doze viagens registadas para qualquer uma das suas ilhas, nenhuma se refere a escalas[1959], embora saibamos que estas se fazem, pelo menos, no torna-viagem do Brasil. Esse facto explica-se em função da oferta

---

[1957] O maçacote é uma herbácea, também chamada barrilheira ou barrilha, da qual se extrai uma espécie de sal que se emprega no fabrico de vidro.

[1958] BASTO, Artur de Magalhães – *História da Santa Casa da Misericórdia do Porto*..., citado, vol. I, p. 367.

[1959] E na segunda parte desse mesmo rol, elaborada a partir das apólices de seguro efectuadas em Burgos, embora se registe apenas uma viagem que toca os Açores, também nesse caso não se trata de escala.

existente. Os produtos transaccionados não se destinam ao mercado colonial, antes ao abastecimento do Porto e à redistribuição para a Europa feita pelos seus navios. Aí carregam-se couros para os curtumes da cidade, embora sem possibilidades de concorrer com os do Entre Douro e Minho, Brasil, América e Ilhas Britânicas; cereais para o mercado local (seguindo uma parte para abastecer outras cidades do reino, a Madeira e os presídios do norte de África); importa-se, a um nível surpreendente[1960], mobiliário, em especial mesas e escritórios (grandes, pequenos ou "de mulher"), para o recheio das casas portuenses, alguns quintais de lã e, esporadicamente, vinhos, vinhos verdes como os que Pedro Carvalho, morador na ilha de S. Miguel, declarou no Porto em 15 de Abril de 1574: trinta pipas "de vinho da ilha Terceira, verde", que pretendia levar para Lisboa "sem vender dele algo aqui"[1961]. Também de forma acidental, surgem carregamentos de açúcar açoriano: em 31 de Outubro de 1579, Gabriel Álvares, juntamente com dois escritórios pequenos de mulher[1962], declarou duas arrobas de açúcar de S. Miguel "que lhe foram aforados em 1 200 reais"[1963].

Mas aquilo que mais atrai nos Açores é, sem dúvida, a oferta de pastel, um dos corantes mais utilizados pela indústria têxtil medieval e moderna pois, dadas as suas características, era um tinto de base para todos os tecidos de média e grande qualidade[1964]. Juntamente com Toulouse, os Açores constituem-se numa das principais zonas produtoras desta matéria, objecto de um forte comércio internacional dominado pelos mercadores de Castela, em especial pelos de Burgos[1965] que mantêm fortes contactos com o Porto.

Foi persistente e muito intensa a procura de pastel com origem na cidade, contribuindo para suscitar no arquipélago o investimento nesta cultura industrial que, no final do século XVI, ameaçava os cereais[1966]. Chamo novamente a atenção para

---

[1960] E creio que escassamente conhecido.
[1961] ADP – *Cabido*, liv. 107, fl. 15.
[1962] Avalidos em 3 mil reais.
[1963] ADP – *Cabido*, liv. 109, fl. 61.
[1964] Sobre este assunto ver o excelente trabalho de CASADO ALONSO, Hilario – *Le rôle des marchands castillans dans la commercialization internacionale du pastel toulousain (XV^e et XVI^e 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 (editors), Arnstadt, 1995/98, p. 65.
[1965] CASADO ALONSO, Hilario – *o. c.*, p. 65, 67.
[1966] Sobre a distribuição do pastel no arquipélago, é essencial a consulta do trabalho de SANTOS, João Marinho dos – *Os Açores nos séculos XV e XVI*, vol. I. Açores: Secretaria Regional da Educação e Cultura/Direcção Regional dos Assuntos Culturais, 1989, p. 298-300. Considera este investigador (p. 299) que a subida de preços nos mercados internacionais estimulou o avanço da cultura de pastel; de tal forma, que "esta concorrência [...] foi a principal (que não exclusiva) variável responsável pela carência frumentária (logo, pela *«fome»*) que sacudiu, sobretudo, as ilhas principais no último quartel do século XVI".

a importância da documentação portuense, que permite avançar com dados interessantes sobre esta temática (nomeadamente na forma de participação de mercadores do Porto, nas quantidades deslocadas em diferentes negócios e nos lucros gerados com ele), observar a sua complexidade e a multiplicação de meios implicados[1967], e, finalmente, afinar um pouco mais a cronologia do comércio internacional deste artigo, complementando as informações de Hilario Casado para Toulouse[1968].

Este arquipélago apresenta ainda outro aliciante, já mencionado. Menos visível, mas não menos significativo. Uma vez que as suas ilhas funcionam como escala quase obrigatória para os galeões espanhóis da rota das Índias, é aí que, malgrado as proibições, desagua uma parte da prata que trazem. O fenómeno foi notado por Ramón Carande que, a propósito, escreveu: "Incentivo constante para o contrabando de metais preciosos deu-o, desde o início, a viagem de retorno das frotas com a frequente escala dos Açores e, mais ainda, a arribada, nem sempre forçosa, de naves procedentes das Índias, em diferentes portos portugueses[1969]. O material oferece reiteradas indicações acerca da persistência destas vicissitudes. Neste sentido, foi maior o perigo em Portugal do que nas Canárias, onde as frotas tocavam, tão somente, na sua viagem de ida"[1970]. Sabemos que uma parte da prata baldeada era, posteriormente, encaminhada para o Porto[1971]. Temos, assim, um contributo fundamental do arquipélago dos Açores, para o aumento da massa monetária circulante na cidade, facto de extrema importância na economia da urbe e dinamizador da actividade da sua casa da moeda. Como disse, trata-se de um tipo de transacção menos visível, pois, na generalidade dos casos, é de comércio oculto que se trata; e do mais lucrativo. Contudo, pelo menos por duas vezes, está documentada, e deveria ser prática mais ou menos corrente. Vejamos os dois exemplos.

[1967] Como foi demonstrado por Hilario Casado no seu estudo *La gestion d'une entreprise de commercialisation du pastel toulousin au début du XVI^e siècle*, in "Annales du Midi, revue de la France méridionale", tomo 113, nº 236, (*Le commerce du pastel, de la laine et des draps, XIV^e-XVI^e siècles*), Outubro-Dezembro de 2001.

[1968] CASADO ALONSO, Hilario – *Le rôle des marchands...*, citado., p. 65. Entre 1450-1460 e 1570-1580 regista-se o período áureo do comércio de pastel de Toulouse.

[1969] Também o conhecemos no Porto.

[1970] CARANDE, Ramón – *Carlos V y sus banqueros...*, citado, p. 108. Esta problemática foi profundamente analisada por GODINHO, Vitorino Magalhães – *Os descobrimentos e a economia mundial...*, citado, p. 90, 95-97. Ver também MATOS, Artur Teodoro de – "Os Açores e a *Carreira das Índias* no século XVI", in *Estudos de história de Portugal...*, citado, p. 102-104.

[1971] Portanto, mais um canal de escoamento (mais ou menos ilícito) da prata americana, a ter em conta no debate que há muitos anos tem animado a historiografia internacional sobre as quantidades deste metal chegadas à Europa no século XVI.

- Um dos objectivos da parceria Manuel de Resende/Baltasar Dias, de ainda ouviremos falar, formada em 1584 para negociar nos Açores e na Madeira, era aplicar os lucros obtidos em ouro e prata, lavrados e por lavrar, ou em reales castelhanos[1972]. Sabendo-se como a moeda não abundava no arquipélago, é provável que os *reales* fossem conseguidos à base de expedientes.

- Mas o caso mais significativo ocorreu em 1536. Trata-se de uma sentença (que fará doutrina) sobre cobrança de direitos fiscais, num caso opondo o rendeiro da alfândega, Manuel Álvares, a Fernão Lopes, cidadão do Porto, "sobre e por razão de certa prata que hum criado dele Fernão Lopes lhe mandava da ilha Terceira". O rendeiro reclamava dízima dessa prata e tomou-lhe em penhor ("em socresto") um bacio. Alegava o réu, em seu favor, que nada devia ao fisco, pois a cidade tinha em sua posse um capítulo de cortes antigo que isentava os seus cidadãos do pagamento da dízima. Replicava o autor, dizendo que do ouro e prata que chegassem ao Porto, lavrados ou em pasta, "não sendo para comer nem beber", se pagavam direitos como os que exigia. Além disso, o capítulo de cortes chamado à acção pelo réu não era válido: tratava-se de um privilégio temporário de D. Afonso V (enquanto sua mercê fosse), cujo prazo tinha expirado com a morte desse rei. Assim sendo, se a dízima não se cobrasse, o rendeiro sentia-se prejudicado no contrato que assinara com a fazenda régia. Que lhe dá razão. Na sentença lê-se: "que se mostra hao dito Fernão Lopes ser trazida a prata da contenda da ilha Terceira em hum saquo amasado e em outra pasta e em hum bassio, e como ha dita prata [*sic*] e elle mandou fundir e desfazer em moeda". Visto o foral "e a verba delle por que manda pagar dizima da prata em pasta, e da que não vem pera comer nem beber como esta não veo, e pois se fundio, e asy considerando como o capitolo de cortes em que se Fernão Lopes funda foy outorgado per el rey dom Afonso o quinto, e com limitação certa em sua vida *quia beneplacitu principis per eius* confirmada", ordena-se ao réu que pague a dízima e as custas do processo. Este ainda recorreu para a corte. Porém, de nada lhe serviu: fundado nas mesmas razões, o rei considerou o caso bem julgado e confirmou a sentença do juiz da alfândega[1973].

[1972] Olhando para a penúria da circulação monetária das Ilhas, a origem dessa prata não será difícil de determinar. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 74, fl. 162.

[1973] Dada em Évora, 4 de Novembro de 1536. TT – *Núcleo Antigo*, nº 110, fls. 205 e seguintes.

12.4. S. Tomé e Cabo Verde

Os outros dois arquipélagos frequentados pela navegação da cidade são S. Tomé e Cabo Verde. Olhando em exclusivo para os documentos marítimos seleccionados para compor o quadro já referido, aquele surge em oito ocasiões (três como destino, outras três como escala e duas no trânsito inter-insular), mais uma do que Cabo Verde, embora aqui se trate maioritariamente de escalas, nem sempre obrigatoriamente concretizadas. Mas a restante documentação referente às Ilhas também não deixa dúvidas quanto ao elevado interesse que um e outro têm para os negócios marítimos da urbe.

As relações estabelecidas com S. Tomé e Cabo Verde têm uma natureza diferente daquela que temos vindo a acompanhar para as restantes ilhas. Importantes entrepostos do tráfico de escravos, juntamente com a Guiné, Angola e o Congo, foram sempre uma referência para o tráfico negreiro feito pelos navios do Porto através dos circuitos estabelecidos, em função do transporte de mão-de-obra para o Brasil e as Índias de Castela.

Em Julho de 1575, uma obrigação entre um mercador da cidade (Miguel Vaz) e senhorios do navio *S. Bartolomeu* (António Gonçalves o Herdeiro, de Leça e André Eanes, do Porto), rectifica o fretamento efectuado cerca de um mês antes. Neste, estava previsto que a embarcação rumasse à Gran Canaria a carregar trinta toneladas de vinhos, e daí seguisse a carregar alguns escravos em Cabo Verde, rumando depois para o Brasil. Na obrigação de que se fala, a paragem nas Canárias é anulada, devendo o navio seguir da Pederneira ou de Salir do Porto, onde quer que presentemente estivesse a carregar sal, directamente para a ilha de Santiago. Aqui, receberia, em quinze dias, mil alqueires de feijão, "mill cobios de chesynas" [*sic*], seis pipas de "carne, sevo e sera", vinte escravos, um cavalo, duas éguas e seus mantimentos, mais cem cabras vivas "e nam podendo levar tantas levara a mor parte das ditas cabras". Daí, o navio seguiria viagem até Pernambuco onde o mestre entregaria as mercadorias aos sócios do mercador, contra entrega de 70 mil reais, que era o valor do frete[1974].

Pelo menos desde os anos cinquenta do século XVI, há notícias de trânsito efectuado por embarcações do Porto entre as mesmas ilhas de Cabo Verde e as Antilhas (de certeza, com uma base de apoio nas Canárias, ou, pelo menos, com ligações a mercadores deste arquipélago). O tráfico de escravos seria um dos principais motores deste percurso, no qual operava o navio de que era piloto

---

[1974] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 52, fls. 120-124v.

Sebastião Afonso, do Porto, que, por morte, deixa fazendas (e alguns escravos) em qualquer um dos pontos referidos[1975].

O estudo da documentação referente a este tráfico permite-nos chegar às seguintes conclusões:

- Em primeiro lugar, todos estes pontos fornecem escravos aos navios;
- Em segundo lugar, entre os dois arquipélagos, S. Tomé apresenta-se como o principal abastecedor atraíndo mercadores que se instalam em pessoa na principal ilha, ou para aí enviam representantes[1976];
- Em terceiro lugar, Cabo Verde surge fundamentalmente como ponto de apoio logístico a este trato: na ilha mais frequentada, a de Santiago, os navios encontram víveres para embarcar: lenha para os fogareiros, água e mantimentos (especialmente feijão, carne em barricas e cabras vivas) indispensáveis ao provimento das "peças" que recolherão em S. Tomé, Congo ou Angola rumo ao Brasil e às Índias[1977];
- Em quarto, e último lugar, uma referência à complexidade deste trato. Embora não em exclusivo, grande percentagem dele está nas mãos das grandes companhias de comércio organizadas pelos cristãos-novos e tem como objectivo fundamental a penetração no espaço americano controlado por Madrid. Este facto explica, também, a preferência que demonstram pelas Canárias. O fenómeno, se não atingiu enormes proporções foi, pelo menos, notado e resultou em mais um pomo de discórdia e mais um pretexto para as perseguições a que este grupo esteve sujeito entre os séculos XVI e XVII[1978].

[1975] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 9, fl. 197v.

[1976] Como se pode verificar pela enorme quantidade de procurações a cobrar fazenda de defuntos que aí estavam. Numa dessas viagens, em 1578, e isto a título de curiosidade, o navio de Gonçalo Vaz Barba Leda, trouxe de S. Tomé, onde esteve em escala antes de ir ao Brasil, "uns dentes de elefante". ADP – *Cabido*, liv. 108, fl. 85.

[1977] Parte desses mantimentos seria conseguida pela própria tripulação do navio, na pescaria feita nos inúmeros bancos existentes em águas caboverdeanas, situação prevista e para a qual se preparavam artes no apresto dos navios.

[1978] Esses dois elementos, o controlo do tráfico de escravos e o domínio do comércio americano desde 1590, encontram-se entre as principais alertas contidos na "carta que se escreveo a hum dos Arcebispos que forão a Valledolid sobre o negocio dos christãos novos no mez de Março do anno presente de 1602"; diz-se o seguinte: " [...] Ouverão os da nação mais o contracto dos negros da Guiné, que os reis de Portugal tanto encomendavão a seus capitães e feitores de suas conquistas o tenro gentio que, por este respeito, Deus os fez tam grandes senhores: foi tam pouco ditoso o gentio que por nossos peccados vierão cair debaixo de feitores xpãos novos, que tem arrendado o comercio da provincia de Guiné, Sancto Domingo, Rio Grande; e estão per senhores destas partes, aonde contractão com os negros, e averá nestes dous portos e terra de gente perto de mil vizinhos que resgatão negros pera mandarem ás Antilhas [...]". Publicada por AZEVEDO, J. Lúcio de – *História dos cristãos-novos portugueses...*, citado, p. 457.

Refira-se ainda, a respeito desta navegação portuense organizada em função do transporte de escravos, que não é obrigatório que ela se faça num único sentido. Explicando: não era forçoso que um navio fosse do Porto (ou de outro ancoradouro do continente) directo a uma das ilhas citadas ou à Guiné/Congo/Angola carregar escravos e depois rumar para os centros receptadores americanos. Podia acontecer, por variados motivos relacionados com as condições de mar em determinadas alturas do ano, ou com simples opções logísticas da operação, que a embarcação fosse direita ao Brasil, ultimasse os preparativos para poder acolher os escravos pretendidos, rumasse a África para os meter a bordo e retornasse ao território sul-americano para os entregar onde estivesse ordenado. Isso, tal como acompanhámos anteriormente, aconteceu com a nau *Nossa Senhora do Rosário*, mestre Pedro Nunes, morador em Azurara, fretada por Manuel Dias, "armador e fretador", do Porto, em 1595, para o resgate de escravos. Esta embarcação deveria sair do Porto, fazer escala na ilha da Madeira para meter mantimentos necessários "à armação", seguir para o Rio de Janeiro ou Espírito Santo, no Brasil, para acabar de prover o navio, rumar a Angola onde meteria cerca de 250 "peças de escravos" (200, para cima, do armador, e cinquenta, mais cinco, menos cinco, do mestre, piloto e gente do navio) que deveria entregar na Baía[1979].

12.5. Oferta das Ilhas: um balanço

Sintetizando o que atrás foi escrito, podemos verificar: que as Ilhas proporcionavam aos empresários do Porto um mercado alargado e diversificado, e os investimentos aplicados tinham retorno garantido, dada a facilidade de colocação dos artigos transaccionados. Que os empreendimentos organizados em função delas tinham um carácter abrangente, mobilizando estruturas mercantis de tipo internacional. Que houve necessidade de uma articulação de esforços entre os agentes envolvidos, no continente, nas ilhas e nas praças europeias mais evoluídas, assunto a que voltarei. Falou-se da qualidade do açúcar e da abundância dos vinhos[1980]. Da importância dos cereais e do valor do pastel. Apresentaram-se os primeiros dados sobre o papel

---

[1979] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 107, fls. 192v-194v. Este percurso pode ter sido motivado pela grande quantidade de escravos a comprar e pela incapacidade de o navio os conter juntamente com a carga que levaria da cidade e da Madeira.

[1980] Relativamente aos vinhos insulares que eram vendidos na cidade, não podemos dizer muito. A documentação apenas os designa pelo nome do arquipélago de onde vêm: *vinho da Madeira*, *vinho da Canária*, *vinho dos Açores* (uma única vez, já referida, noticiando-se a chegada de pipas de vinho verde); em dois casos, um da Madeira e outro das Canárias, diz-se que esses vinhos são brancos; embora a produção fosse variada, a exportação das Canárias, por exemplo (a mais significativa no mercado portuense), incidia no *malvasia* e no *vidueño*; sobre as qualidades dos vinhos produzidos nas Canárias, ver MACÍAS HERNANDEZ, Antonio M. – *La viticultura canaria. Orto y ocaso, c. 1500-1850...*, citado, p.

que estes fundeadouros desempenharam na estruturação das viagens marítimas portuenses, essenciais, por exemplo, como pontos de apoio ao rendoso tráfico de escravos. Começou-se a perceber, enfim, a importância que a documentação do Porto tem para o conhecimento mais detalhado do quotidiano insular.

13. Frequência da navegação portuense rumo às Ilhas

Com a documentação alfandegária praticamente perdida, com os cartórios notariais extremamente diminuídos e com a agravante de muitos fretamentos nunca terem sido escriturados, é impossível conhecermos a que ritmo aconteciam as viagens. Sabemos apenas que, em certas alturas, este podia ser bastante elevado, havendo navios que as faziam quase consecutivamente[1981], enquanto outros, como o do Fontão, o dos Pupa, ou o de Manuel Álvares (para citar alguns nomes recorrentes nestes trajectos), eram presença assídua. Sem possibilidades de conhecermos a cadência das partidas e chegadas, temos de nos limitar a verificar a sua distribuição por cada um dos arquipélagos. O tipo de fonte com que trabalhamos influencia os resultados. Veremos isso já adiante, nos gráficos que apresento neste ponto. Se analisarmos apenas as cartas de fretamento (e diversas obrigações delas decorrentes[1982]), aumenta a frequência da representação do arquipélago da Madeira, o que não é de admirar pois, juntamente com o das Canárias, é um dos pontos de escala preferidos da navegação alargada. Neste contexto, perde o dos Açores cuja localização não propicia essa paragem de ida. Portanto, é necessário percorrer todos os elementos existentes e deles tentar "retirar" viagens que, efectivamente, se realizaram, para evitarmos ficar com "dados viciados". Verificaremos à frente, em jeito de balancete, como os resultados são bastante equilibrados entre os principais arquipélagos.

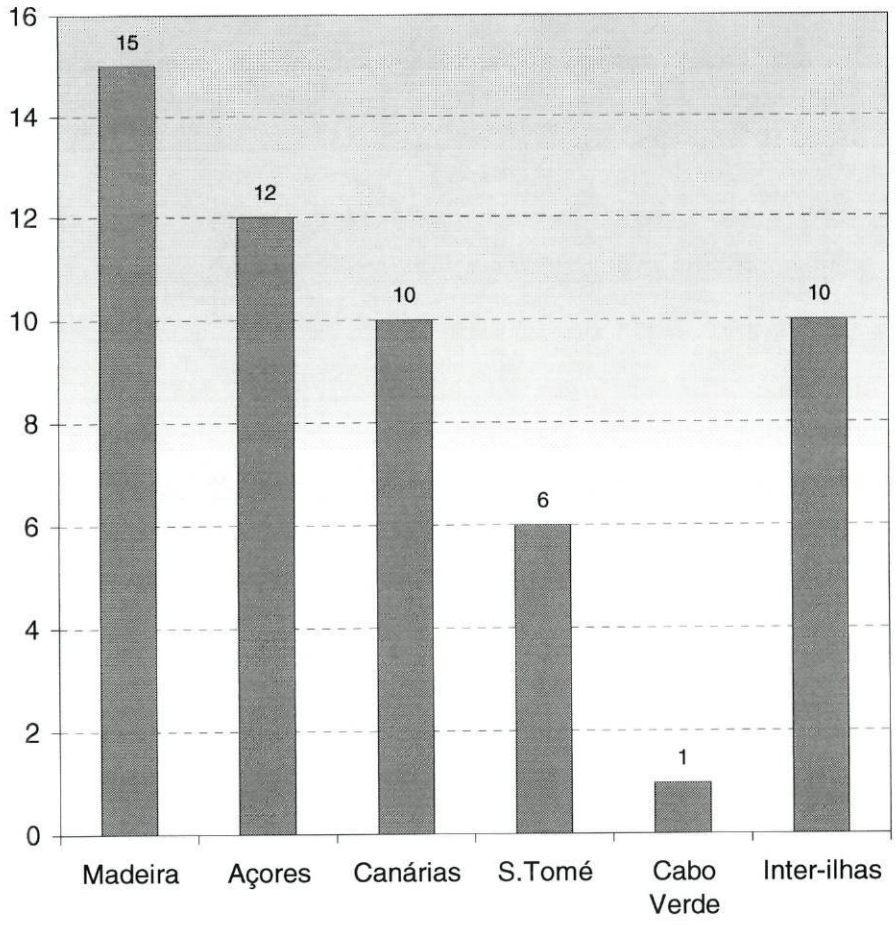
Assim sendo, uma das principais conclusões a retirar é, simultaneamente, uma das mais evidentes: a distribuição por cada um dos espaços insulares depende de vários factores: da oferta oferta disponibilizada por cada um deles, da sua localização e facilidade de acesso, da complexidade dos empreendimentos neles realizados, etc.

321-322 e CABRERA, Manuel Lobo – *El comercio del vino...*, citado, p. 28, 36-37. Sobre a qualidade dos vinhos madeirenses (e com notas muito importantes sobre os vinhos dos restantes arquipélagos atlânticos, das produções mais bem sucedidas e da concorrência entre os vinhos das Canárias e os da Madeira), ver 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.

[1981] Ver apêndice: o navio *Santo António* vai aos Açores duas vezes entre Fevereiro e Abril de 1573.

[1982] Isto é, os documentos que serviram de base à primeira parte do apêndice que se publica.

Por exemplo, não podemos comparar o tempo gasto nos preparativos de uma viagem aos Açores para carregar pastel, com os que era necessário fazer para uma expedição a S. Tomé a comprar escravos (que, entre outras coisas, implicava registos – que só por si podiam ser bastante demorados – nos Contos do Reino e uma logística bastante complexa).



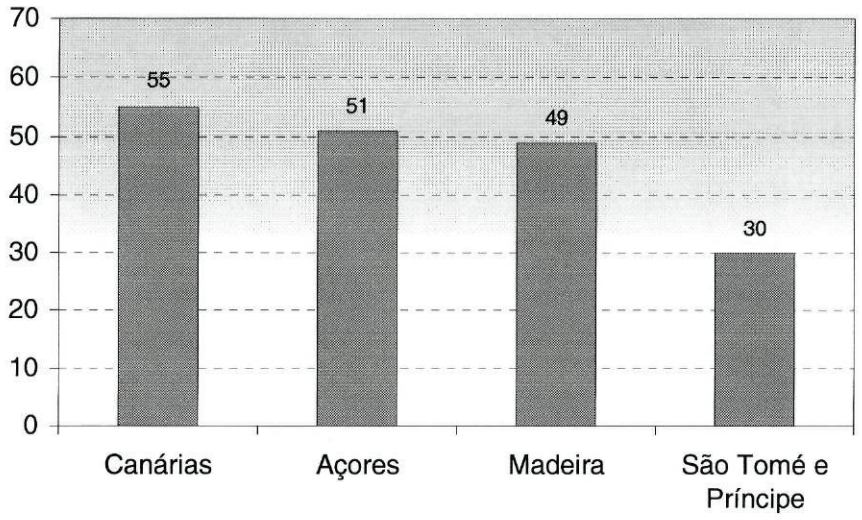
Fonte: Todos os documentos consultados

Gráfico 38 – Navegação para as ilhas (século XVI)

Este gráfico evidencia o que se disse antes; foi produzido apenas a partir dos elementos constantes nos fretamentos, facto que explica, primeiro, o número relativamente reduzido de viagens para cada um dos arquipélagos[1983] e, segundo,

[1983] Além disso, diga-se que não foram incluídas neste estudo as viagens que contemplaram escala (e, por vezes, morte de mareantes e mercadores do Porto) na ilha de Santa Helena pois, nos casos que tenho documentados, essa presença encontra-se relacionada com viagens da Rota do Cabo, estudo fora do âmbito daquele que me propus abordar aqui. Por outros motivos (insuficiência informativa e muito pouca clareza da escassa documentação), não possuo dados consistentes sobre a presença de mareantes do Porto em algumas das ilhas referidas atrás como pontos de escala, nem sobre a participação de efectivos portuenses (que sei ter sido uma realidade) no trato feito a partir de algumas ilhas da Guiné (o arquipélago de Cabo Verde, aliás, aparece muitas vezes referido como fazendo parte das

as discrepâncias entre os diferentes resultados. Daí a importância, já dita, da verificação de outros indícios e, sendo possível, do cruzamento de fontes. Numa amostra que realizei para este estudo, centrada apenas nas referências a navios que trataram neste circuito insular (nelas incluíndo os parcos informes constantes nas apólices de seguros de Burgos) e reunindo dados dispersos sobre travessias que efectuaram (em mais do que uma ocasião e, às vezes, em viagens redondas[1984]), cheguei aos seguintes números, relativos aos arquipélagos mais frequentados:



Fonte: Todos os documentos consultados

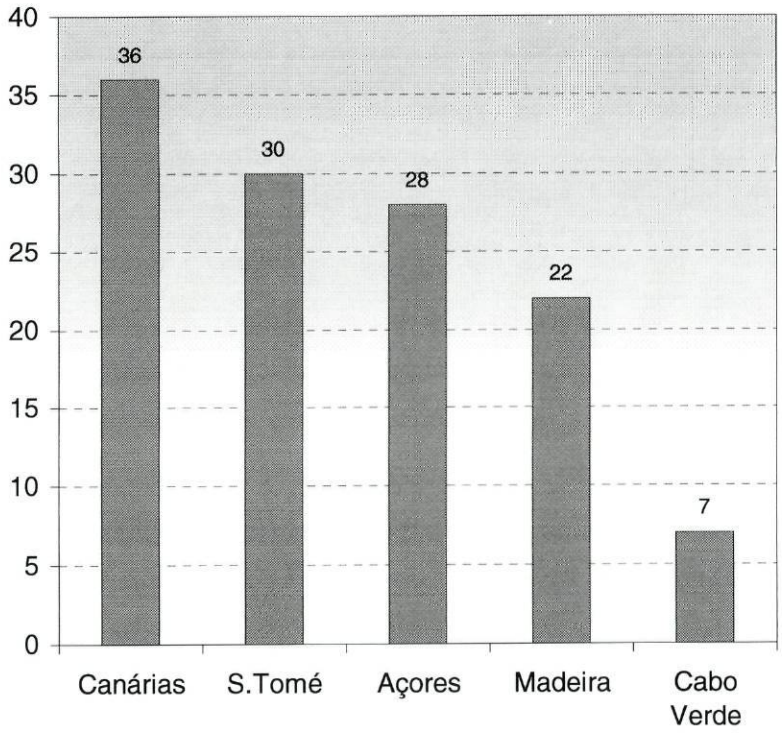
Gráfico 39 – Negócios Porto-Ilhas (século XVI)

Quanto ao trânsito inter-insular, ele surge desdobrado no gráfico 40, onde ressalta a ampliação dos números referentes ao arquipélago de Cabo Verde, que aparece neste passo específico apenas no sentido que lhe é atribuído nos fretamentos e restantes diplomas utilizados na elaboração da primeira parte do apêndice: como escala alternativa, esporádica ou sucessiva, normalmente no âmbito de viagens mais alargadas[1985].

"ilhas da Guiné") para as perigosas paragens africanas circundantes. O fascinante negócio dos "Rios da Guiné", muitas vezes feito por conta de autênticos bandoleiros entregues à sua sorte, os "lançados", empenhados maioritariamente no tráfico de escravos, ainda está por revelar em toda a sua dimensão; como elemento informativo, ver MOTA, Teixeira da – "Guiné", in *Dicionário de História de Portugal*, dir. de Joel Serrão, vol. III. Porto: Livraria Figueirinhas, 1984, p. 179-181; COUTO, Jorge – "Lançados", in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, dir. de Luís de Albuquerque, vol. II. Lisboa: Editorial Caminho, 1994, p. 582-584.

[1984] Não devemos esquecer que, para além das lacunas, que no Porto afectam bastante todo o tipo de documentação referido, muitas viagens eram contratadas sem o recurso a qualquer escrituração.

[1985] Insisto no facto de que, com alguma persistência na busca da documentação, se conseguirão elaborar trabalhos volumosos sobre as relações do Porto com cada arquipélago,



Fonte: Todos os documentos consultados

Gráfico 40 – Navegação para as ilhas (século XVI). Referências específicas

Como se pode ver por estes dois gráficos, alguns dados alteram-se. O destaque das Canárias já foi (e será) substancialmente incrementado como elemento cada vez mais incontornável do tráfico atlântico. Mas, importa também referir o aumento das referências (integradas, muitas vezes, em viagens mais alargadas) aos arquipélagos de S. Tomé e Cabo Verde, sobretudo em função do importante (cada vez mais à medida que o século XVI avança) do direccionamento do trato de escravos, matéria esta já referida com algum pormenor no capítulo anterior.

Relativamente a este gráfico, também aqui haveria algo mais a dizer. A participação neste movimento comercial, o reconhecimento das suas potencialidades e a criação, nas Ilhas, de uma logística em função dos interesses das companhias comerciais aí estantes, levou mercadores e mareantes do Porto a tentar retirar vantagens do trânsito que se fazia entre as Ilhas[1986]. Dos muitos exemplos que poderiam ser apontados, escolhi os seguintes.

---

nos quais será possível verificar uma muita maior profundidade desse relacionamento. Cabo Verde é um desses casos e, na realidade marítima portuense, importante para se compreender com mais profundidade o empenhamento dos seus armadores no tráfico de escravos.

[1986] Assunto ao qual Alberto Vieira dedicou um importante livro, que tem vindo a ser citado neste estudo.

Comecemos por um que se refere a percursos entre as ilhas do mesmo arquipélago.

- Em 1556, temos notícia da morte de um membro de uma família conhecida no Porto, Cristóvão Rebelo, "o quall se fallecera em o mar vindo da ilha do Piquo pera a ilha de Sam Jorge, que he nas ilhas dos Açores, homde tinha sua fazenda"[1987].

Também entre diferentes arquipélagos há alusões à participação de navios e mercadores da cidade.

- Baltasar Delgado era mais um dos muitos cidadãos do Porto com propriedades nos Açores. No seu património havia umas terras na ilha Graciosa, que produziam cereais. Para os vender, utilizou, em diferentes ocasiões, os serviços de Manuel de Resende (em 1573), mercador de Miragaia[1988], e fretou navios da cidade, cujos mestres actuaram como seus representantes comerciais (antes de 1573), vendendo os cereais na Madeira. Noutras alturas, este mesmo Baltasar Delgado encarregava-se de comprar trigo em nome de Rui Lopes de Morgade, morador em Guimarães[1989].
- Em 1584, no fretamento do navio *Jesus da Ajuda*, a que tornarei, noticia-se a formação de uma parceria comercial formada na cidade para exploração de negócios nas Ilhas. O nosso já conhecido Manuel de Resende, agora designado como cidadão e recém-instalado na rua das Flores, a mais importante do Porto quinhentista, leva em dois navios (o outro é o *Santo António*) mercadorias no valor de 86 278 reais, suas e do seu sócio, o também cidadão Baltasar Dias, morador na rua do Souto. Vai a caminho dos Açores, para a Terceira, S. Miguel "e outras que lhe melhor parecer". O rendimento das mercadorias que leva do Porto, deve ser aplicado em couros, trigo, ouro e prata, "lavrado e por lavrar ou realles". O dinheiro, em qualquer uma das formas atrás dita, deve ser remetido para o reino, "nos navyos d'armada pera que venha seguro". Quanto à courama e cereais devem ser preferencialmente negociados na Madeira[1990].

[1987] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 9, fls. 110v-112v.

[1988] Todas estas informações contidas em dois documentos, uma quitação (de 24 de Abril de 1573. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 45, fl. 184) e um contrato (de 25 de Abril de 1573. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 45, fl. 192).

[1989] O que se disse para Manuel de Resende é válido para Baltasar Delgado, um experimentado mercador do Porto no trato insular.

[1990] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 74, fls. 162-163. Mas o curioso destes dados é perceber que tudo faz parte de um processo com raízes anteriores e, que tem continuidade; Manuel de Resende é mercador experimentado no comércio marítimo entre os Açores e a Madeira por onde anda, pelo menos desde 1572 e com o qual terá conseguido prosperar de tal forma, que essa riqueza terá pesado na sua ascensão social: nessa espécie de "comissão de serviço" fez negócios para si, envolveu-se na formação de sociedades como a que aqui se

Finalmente, entre arquipélagos portugueses e as ilhas Canárias[1991]. Alicerçando a complementaridade entre as várias ilhas, mesmo que esta se concretize graças ao estímulo de relações comerciais, andavam embarcações do Porto como o navio do Madureira, muitas vezes referenciado, assíduo na rota Canárias-Cabo Verde nos finais do século XVI[1992]. A importância deste percurso no tráfico de escravos, de que já fomos vendo alguns aspectos, é bem evidenciada por Agustín Guimerá, que revela uma colaboração assinalável entre mercadores portugueses e comerciantes de Garachico, com vista à penetração (bem sucedida) nos circuitos de abastecimento negreiro à América[1993].

Complementaridade parece ser também a principal característica do menos frequente tráfico entre as Canárias e a Madeira, e daqui ao Porto. Nos casos em que isso acontece, a motivação é completar a carga de vinhos e queijos das Canárias com açúcares, meles, conservas e algum vinho da Madeira e remeter todas essas mercadorias para o Porto, onde as esperam comerciantes e pequenos vendedores[1994].

14. Os meios de navegação utilizados

Tanto a documentação notarial como a camarária confirmam a preferência por embarcações de pequeno ou médio porte nas viagens para as ilhas.

A nau, cargueiro por excelência, aparece em treze ocasiões, mas envolvida maioritariamente em viagens de longo curso, e simplesmente usando as Ilhas para fazer escala. A seu lado, encontramos dois galeões, duas urcas e uma série extensa

---

revela, e serviu, muitas vezes, de procurador dos interesses de outros homens de negócios do Porto; no final dos anos noventa, enriquecido e já estabelecido de novo no Porto, dá quitação a um feitor que, em certos anos, lhe vendeu certos moios de trigo que tinha de renda na Graciosa.

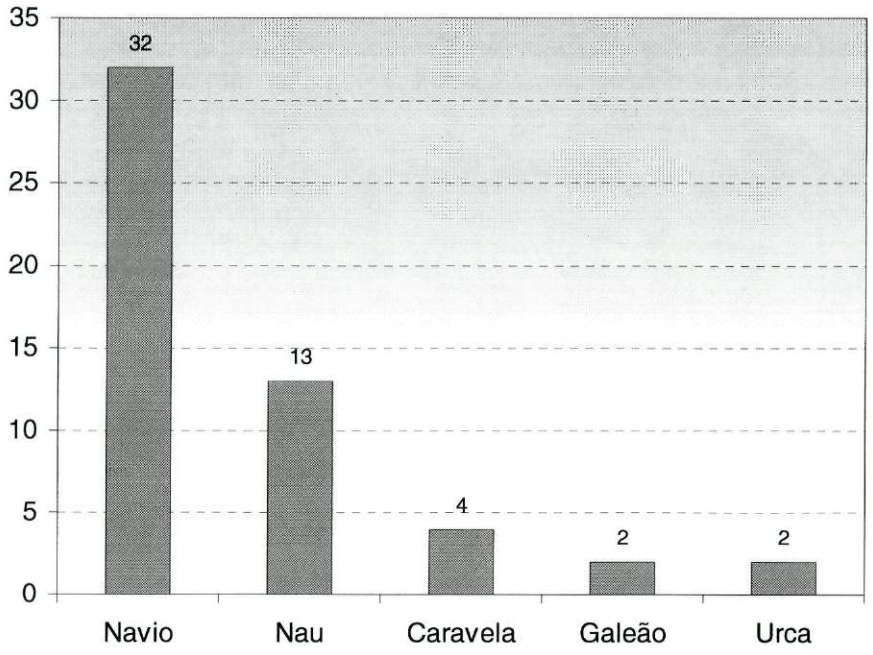
[1991] Já que não me preocupo em aprofundar, neste trabalho, o trânsito intenso rumo às Antilhas.

[1992] 1599. Maio. 06, procuração para cobrança da fazenda que ficou de Francisco Eanes, de Massarelos, que exercia funções a bordo desse navio. ADP – *Po 2º*, 1ª série, 13, 25v.

[1993] "Uma rota complementar foi a do tráfico negreiro *Canárias-Golfo da Guiné-Índias*. As ilhas converteram-se em centro de aprovisionamento para expedições à África Ocidental e posterior introdução de escravos nas Índias. Os portugueses foram muito hábeis neste negócio. Os vizinhos de Garachico colaboraram nesta actividade, obtendo licenças para exportar escravos para a América através da via africana e criando companhias com esta finalidade". GUIMERÁ RAVINA, Agustín – *Garachico (Tenerife), puerto de la expansión europea (1566-1630)*, in *Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648...*, citado, p. 439.

[1994] Entre 20 e 24 de Julho de 1591, procedeu-se à descarga de uma embarcação nestas condições, cuja carga pertencia a 13 mercadores. Note-se a exportação de açúcar madeirense (e não parece tratar-se de açúcar brasileiro carregado como insular) em data tão tardia. ADP – *Cabido*, liv. 113, fls. 22v-23v.

de navios. Estes, e as caravelas[1995], encarregam-se de assegurar a maior parte do transporte de grãos e açúcar insulares desde a abertura do século XVI.



Fonte: Todos os documentos consultados

Gráfico 41 – Navios no circuito Porto-Ilhas (século XVI)

Essa tendência é bem nítida no célebre rol das presas tomadas pelos franceses, elaborado no ano de 1552[1996], e manter-se-á até finais da centúria.

Trata-se de embarcações de modesta volumetria, raramente alcançando as cinquenta toneladas, nível a partir do qual passa a ser obrigatória a colocação de artilharia a bordo, recurso defensivo (porque, no século XVI, é disso mesmo que se trata) encarado pela generalidade dos mestres como inútil, dispendioso pouco prático e pouco eficaz que, ainda por cima, lhes diminuía a capacidade de carga do navio. Por outro lado, estas embarcações não requeriam uma equipagem numerosa[1997]. Finalmente, porque a rapidez do trato imposta nos circuitos das Ilhas tornava mais exequível a utilização de navios cujo apresto se fazia sem grandes dificuldades.

Antes de analisar outros aspectos concretos da frota destacada para o trato insular, gostaria de referir o seguinte: a presença de navios do Porto e dos seus portos

---

[1995] Que, ocasionalmente, cruzam o Atlântico em direcção ao Brasil.

[1996] AZEVEDO Pedro de – *A marinha mercante do norte de Portugal...*, citado, p. 251-253.

[1997] A caravela *Nossa Senhora da Vitória* que, em 1568 foi carregada no Brasil (fizera escala na Madeira), no porto de Olinda, com um mínimo de 94 toneladas de mercadorias de partes "debaixo da coberta" é a excepção que confirma a regra. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 26, fl. 104.

anexos ampliou a oferta de meios de transporte colocados à disposição dos mercadores estantes nas Ilhas, que dela fizeram uso. O navio de Matosinhos *S. Boaventura*, presente nas na Madeira em trânsito para o Brasil entre 1578 e 1579, interessou a comerciantes do Funchal. De acordo com uma prática conhecida na época, Diogo Pires, mercador da terra, com o objectivo principal de conseguir "ter praça" na embarcação comprou um oitavo da nau ao mestre e senhorio Francisco Gonçalves Reimão[1998]. Sabe-se de outros exemplos de mercadores a comprar partes de navios da cidade e a recolher os açúcares comprados em seu nome no Brasil na alfândega portuense.

Retornemos ao assunto que se estudava antes: a modesta volumetria da frota que fazia a rota insular e o uso de navios mais pequenos. Analisada no tempo longo, esta característica da navegação portuense em direcção às Ilhas, revela um aspecto interessante, relativo ao uso das caravelas. Na história da marinha do Porto, este modelo de navio, ou melhor, a frequência da sua utilização, liga-se, de forma muito clara, às conjunturas sentidas. Mesmo quando o tipo de comércio efectuado se adequa a naves de menor tonelagem, como é o caso daquele que se faz com as Ilhas, a verdade é que, no contexto portuense, o aparecimento de maior número de caravelas em cena é sinal de que perante uma estratégia de investimento dos dirigida para navios mais modestos, menos custosos de manter, menos exigentes em termos de tripulação e suficientes para responder a uma procura menos vigorosa. Desde a abertura de Quinhentos, e até meados do século, como já referi, os tempos poderão ter sido de retracção, de quebra nos negócios. É nesse contexto que surgem várias caravelas e outros navios pequenos ao frete para as Ilhas, na lista das embarcações atacadas pelos corsários franceses. Em seguida, vive-se um período de cerca de trinta anos em que a retoma da navegação parece evidente. A expansão da economia brasileira revigorou o comércio marítimo, impulsionando a formação de inúmeras parcerias voltadas para a armação de navios, principais responsáveis pela revitalização dos estaleiros locais. A frota, se não volta a ter uma composição semelhante à que conhecera no século anterior, volta a integrar um bom número de naus que se destacam na frequência da rota oceânica sul-americana[1999], ficando os numerosos barcos de modelo mais pequeno reservados à

[1998] O desfecho do negócio acabou por não ser muito satisfatório; acabou em tribunal pelo facto de o mercador acusar o mestre de lhe ter perdido dois caixões de açúcar. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 66, fls. 140v, 174.

[1999] Juntamente com os navios. Surge também em cena o galeão, modelo que, como sabemos, conhecerá grande desenvolvimento a partir desta altura. Repita-se, também, que as naus do Porto nunca atingiram a volumetria que as tornou famosas no âmbito da carreira

cabotagem e ao transporte de sal. Nos últimos anos do século XVI, novamente problemas. Problemas complexos, em grande parte já analisados e aos quais não é preciso retornar. Refira-se apenas que a estratégia dos empresários, por outros motivos, parece repetir-se: ao abrandamento do investimento em meios marítimos, corresponde o ressurgimento dos modelos pequenos. Estudar a documentação do Porto finissecular é assistir ao regresso em força da caravela e do navio[2000].

Mas há outros componentes em campo, já nossos conhecidos, cuja participação influencia decisivamente este sistema.

O mar tornava-se, de forma crescente, um espaço competitivo onde a oferta de serviços por parte de armadores de várias nacionalidades era um facto. Ao sabor das movimentações do tráfico internacional, desempenhando importantes funções no transporte de mercadorias do norte da Europa para Portugal, passou a ser vulgar a contratação de navios estrangeiros em qualquer ancoradouro do reino.

A documentação atribui-lhes, quase sempre, pavilhão flamengo. Mas, tanto podem ser flamengos (sem dúvida mais numerosos), como alemães, suecos ou dinamarqueses[2001]. Também lhes assina um modelo de navio: a urca[2002]. Modelo sobre o qual os especialistas não dizem muito salvo que se trata, com toda a probabilidade, de um navio nórdico, flamengo ou alemão, aparentado com a nau portuguesa.

Estas acepções são confirmadas pela documentação do Porto que, para além de fornecer outros pormenores, tais como a dimensão da tripulação e o tipo de função que cumpria, permite ampliar o conhecimento que temos acerca das que estiveram

---

oriental. Raramente um navio da cidade ultrapassou as 250 toneladas, situando-se a tonelagem média entre as 80 e as 150.

[2000] A título de exemplo refira-se que, entre 1598 e 1600, nos fretamentos registados em dois cartórios notariais do Porto, não há naus no activo, apenas navios (4), caravelas (5) e um patacho; por outro lado, apenas duas viagens têm como destino o Brasil, enquanto as restantes são feitas entre portos do reino (2), entre os Açores e a Biscaia (1), entre o Porto e as Canárias (1) e para a Galiza (4); sobre este assunto ver BARROS, Amândio Jorge Morais – *Pelo mar do mundo inteiro...*, citado, p. 278-281.

[2001] Por vezes, ficamos sem saber de onde são exactamente. O aumento da participação dos alemães nas rotas ibéricas para as Ilhas tem muito a ver com alterações nos mercados de açúcar do norte da Europa: "Com o bloqueio do Escalda (1585), o centro do comércio europeu de açúcares desloca-se de Anvers primeiramente até às cidades neutrais de Hamburgo e Emden até fixar-se, finalmente (desde 1595) em Amsterdão". EVERAERT, J. G. – *Flandes y el Atlántico...*, citado, p. 535. Para complicar a identificação das embarcações estrangeiras envolvidas neste trânsito, refira-se que, para iludir os bloqueios impostos por Filipe II, "os capitães holandeses «rebandeirizavam» os seus barcos" nos citados portos neutrais de Emden e Hamburgo; sobre este assunto, ver 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...*, citado, p. 489.

[2002] Sobre este modelo de navio ver 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. CABRERA, Manuel Lobo – *El conocimiento de embarque...*, citado, p. 21.

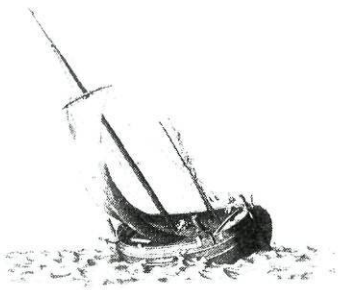
ao serviço de mercadores portugueses (no estado actual dos conhecimentos, sabe-se que, entre 1476 e 1635, esse número aproxima-se das trinta urcas; só neste particular do trato com os arquipélagos atlânticos foi possível referenciar treze).

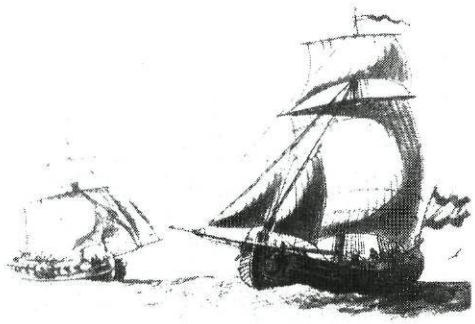
A literatura científica espanhola comunica-nos outras características deste navio: barco sem quilha, de fundo achado, ideal para a transposição de barras pouco profundas sem necessidade de esperar por marés propícias; ou seja, aptas a entrar no Porto.

Encontramo-las flotilhas de urcas ancoradas junto ao cais da cidade, à espera dos sumagres que vêm de Riba-Douro, ou preparadas para se fazer à vela rumo ao Brasil e às Ilhas.

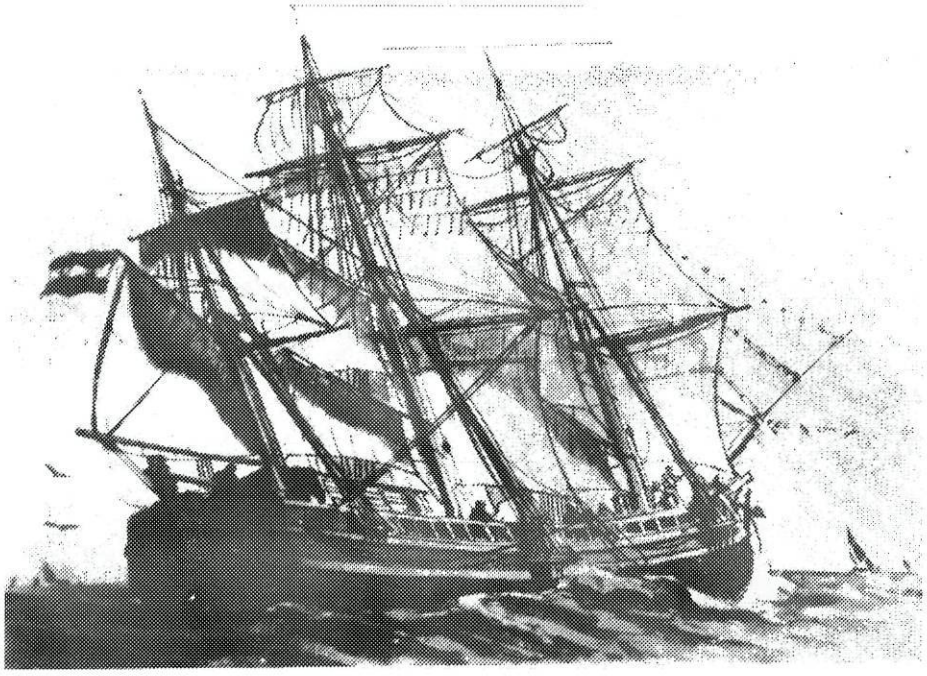
Curioso, e ao mesmo tempo elucidativo da capacidade empreendedora destes armadores e da forma como integraram os seus navios nas rotas ibéricas, é o facto de os encontrarmos à carga no Porto numa dada altura e, mais adiante, retomar-lhes a pista, descobrindo-os em trânsito pelas Ilhas, por exemplo, pelas Canárias.

O cruzamento de informação possibilita-nos acompanhar estes périplos e desenvolver alguma familiaridade com embarcações (não somente urcas) com nomes como o *Unicórnio*, o *Servo Volante* ou o *Dragão*; a *Margarita*, a *Jaqueta* e a *Madalena*, entre tantos outros[2003].





[2003] Depois de os encontrar na redízima do cabido do Porto a descarregar lonas ou panos, ou junto de um notário da cidade, acompanhando um fretador ou piloto portuenses, ei-los a vender as mesmas lonas e a carregar vinho e açúcar nas Canárias (CABRERA, Manuel Lobo – *El comercio canario europeo...*, citado, p. 44-45; FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, María Lourdes; LARRAZ MORA, Alejandro; ALFARO HARDISSON, Emilio – *Las fragatas de don Luís de la Cueva: un proyeto fallido de defensa naval del archipielago canario*, in *Coloquio Internacional Canarias y el Atlántico, 1580-1648...*, citado, p. 255-256). Ver o que aqui se disse sobre onomástica dos navios. Os exemplos apontados e o termo de comparação, os nomes dos navios do Porto aqui e ali referidos, são suficientemente claros quanto às diferenças de imaginário que enformavam os espíritos dos armadores. As invocações profanas dos navios nórdicos, tal como foi referido, parecem muito mais expressivas e, de certa forma, lembram as que povoavam a frota do Porto no século XV, onde encontrávamos nomes de barcos como *Alma Daninha*, *Rufião*, *Palombeta*, *Rosto Formoso*, entre muitos outros.



Gravura 29 – Urcas flamengas

No quadro geral que se publica em anexo, aparecem, em 1595, duas urcas suecas ou, pelo menos, de bandeira sueca, a *Fortuna* e a *Palomba Azur*, respectivamente de Estocolmo e de "Mellvim", que interpreto como Malmoë. Já as conhecemos. Estão contratadas por mercadores que tratam no Porto e na Flandres para o Brasil, com escala na ilha da Madeira. Mas há mais, antes e depois dessa data.

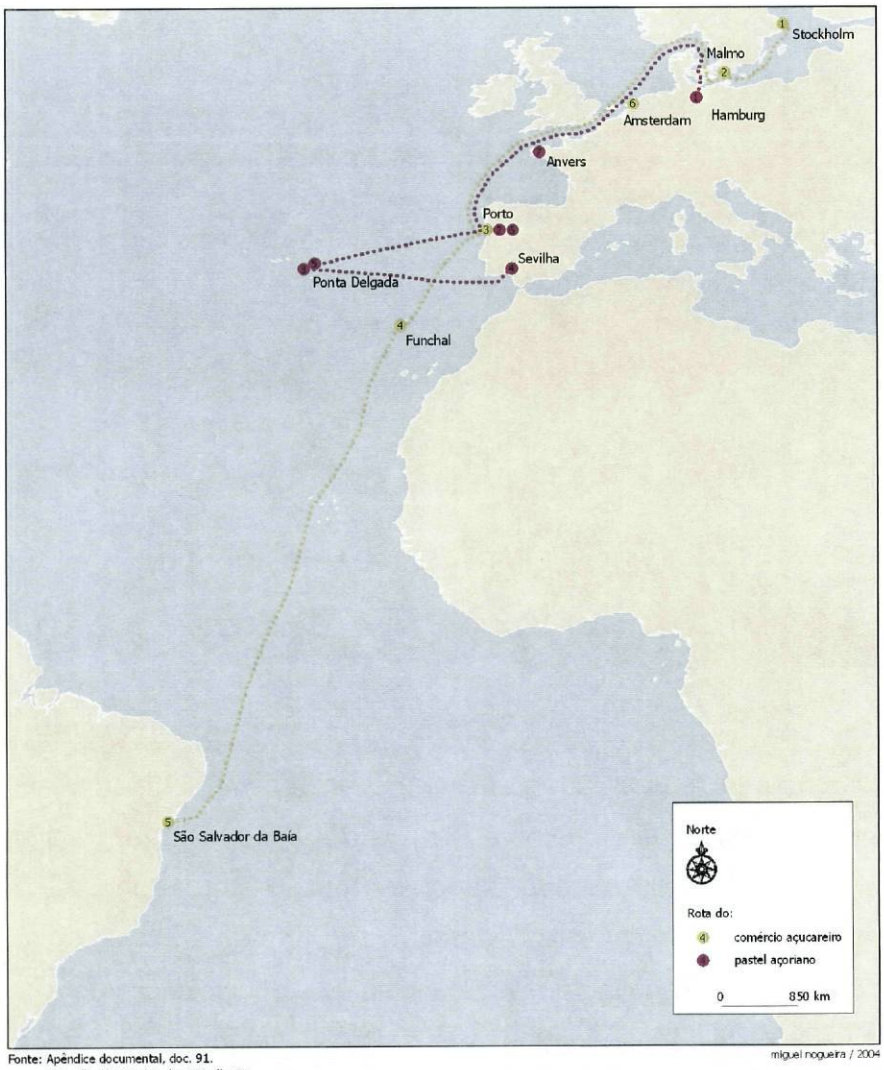
Em Maio de 1596 chegam à cidade novas da urca *Galé*, mestre Conrado Leonardo "flamengo de nação", fretada por uma parceria de poderosos mercadores do Porto e de Vila do Conde. A embarcação fora contratada nos últimos meses de 1595 para levar pastel da melhor qualidade, "pastel granado"[2004], a Sevilha: 225 quintais pertencentes a Simão Lopes e outro tanto de Luís Lourenço, mercador vilacondense[2005], encarregado de acompanhar a carga à Andaluzia e aí tratar de a vender[2006]. Previa-se que depois de concluído o negócio, este mercador regressasse no mesmo navio ao arquipélago para reinvestir os lucros. O percurso cumprido por esta embarcação mostra bem a complexidade do trato do pastel[2007].

[2004] O pastel açoriano apresentava-se em *bolos* e *granado*; "para ser bem vendydo, aconselhava o provedor das armadas Pedro Álvares do Canto, ha de ser granado e nom em bollos"; quanto a preços, o pastel em bolos, de boa qualidade, valia 300 reais o quintal, enquanto o granado variava entre 550 e 600 reais". MOTA, Valdemar – *Algumas notícias sobre uma erva tintureira – o pastel no povoamento dos Açores*, in *Os Açores e o Atlântico (séculos XIV-XVII)*..., citado, p. 338. Na documentação mercantil do Porto só se fala no comércio de pastel granado.

[2005] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 109, fl. 86v.

[2006] É vulgar vermos mercadores portugueses embarcados em urcas no século XVI.

[2007] E da importância desse mesmo comércio, bem como dos efeitos que ele tem na economia açoriana; em primeiro lugar, a pujança produtiva das ilhas bem patente nesta



Fonte: Apêndice documental, doc. 91.
ADP - *Po 1º*, 3ª série, liv. 109, fl. 86v.

Mapa 14 – Comércio de pastel e transporte em urcas

Este recurso ao transporte em urcas tinha já uma história longa. Cerca de trinta anos antes (1568), a nau de Rodrigo Anes, de Vila do Conde, fretada por mercadores do Porto, vinha de S. Tomé carregada de açúcar, mais concretamente, 206 caixas, equivalentes a 1 250 arrobas "do peso de S. Tomé"[2008]. Aportou a Lisboa. À sua

---

carregação (veremos outras de 1 000 quintais), o envolvimento de mercadores de duas das mais importantes localidades marítimas do norte de Portugal, com contactos em vários pólos do comércio europeu, nomeadamente a Flandres e a Andaluzia, aqui presentes, respectivamente, como fornecedoras de meios de transporte e de canais de escoamento do produto. Ainda relativamente a Sevilha, centro coordenador do comércio das Índias nesta época, é importante verificar o envio das mercadorias para aqui serem vendidas, e o produto dessa venda transformado em prata que é reexpedida para o arquipélago, esboçando-se, assim, mais um canal de abastecimento de metais amoedáveis (o outro, como vimos, sai clandestinamente dos navios das Índias estacionados no arquipélago), essencial para a revitalização da sua circulação monetária, questão sobre a qual se debruçaram investigadores como 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)*..., citado, p. 596-612.

[2008] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 26, fl. 178.

espera estava Miguel Fernandes, mercador do Porto, um dos donos da mercadoria, e representante dos restantes interessados. Esperando este navio estavam também quatro urcas flamengas nas quais o mercador decidiu baldear toda a carga, remetendo-a para a Flandres. Atente-se que, ao contrário do que é habitual, só um dos navios é referido pelo nome, a urca *Mouses*[2009], sendo os outros três designados pelo nome do mestre. Meteram a seguinte carga:

Nome	Mestre	Caixas
Mouses	Claiscuper	97
	Guilherme António	36
	Clais Janse	36
	Clais Janse o Corvovão	37

Quadro 23 – Açúcar de São Tomé em urcas flamengas

Penso que a distribuição dos açúcares por quatro embarcações se deve fundamentalmente a opções mercantis relacionadas com questões de segurança (ou com o espaço que podiam dispensar), não sendo de crer que isso acontecesse devido à menor capacidade de carga deste tipo de navio. Apesar de não conhecermos a volumetria do navio vilacondense, nem destas quatro urcas, penso, mesmo assim, que a carga de uma única nau não enchesse assim tantas urcas.

A importância da intervenção dos navios nórdicos no transporte de mercadorias das Ilhas fica bem patente na listagem seguinte[2010]:

Data	Nome	Mestre	Pavilhão	Descrição
1576	Salomão	Guilherme Bense	Flamengo	Viagem Porto-Açores-Flandres (Anvers); navio carregado com pastel granado, 1000 quintais, de mercadores da cidade; quitação em 1586.08.28
1576	Lucrécia	João Martins	Flamengo	Viagem Porto-Açores-Flandres-Porto; levou pastel de mercadores da cidade e no retorno trouxe ao Porto mercadorias da Flandres; quitação em 1586.08.28; nome do mestre aportuguesado como acontece em muitos casos
1595.01.11	A Galé	Conrado Leonardo	Alemão	Viagem Porto-Ponta Delgada-Sevilha-Porto; carregamento de pastel granado, 450 quintais
1595.07.05	Fortuna	Corneles Corneles	Sueco	Viagem Porto-Brasil, com escala na Madeira

[2009] Moisés?

[2010] À qual, se bem que indirectamente, devem juntar-se os quatro navios anteriores.

Data	Nome	Mestre	Pavilhão	Descrição
1595.07.05	Palomba Azur	Rodrigo João	Sueco	Viagem Porto-Brasil, com escala na Madeira; nome do mestre aportuguesado
1597.02.27	Urca de Angra	João Felias	Flamengo	Açores-Porto, carregada de cereais
1600.04.26	Nossa Senhora do Rosário	Sebastião Afonso	Português	Porto-Madeira, navio pertencente a nove mercadores da cidade; naufragou na Madeira

Fonte: ADP – cartórios notariais consultados.

Quadro 24 – Urcas no circuito Porto-Ilhas (século XVI)

Também fica bem demonstrada o seu emprego como navio graneleiro, função para a qual as suas características o tornavam perfeitamente adequado. Os registos conhecidos no Porto confirmam esta aplicação.

O convívio com este modelo poderá ter conduzido à sua adopção por parte de um grupo, ainda não quantificado, de armadores nacionais. O fenómeno, não sendo muito frequente, não era desconhecido nos meios marítimos portugueses[2011], e também se manifestava no Porto[2012]. Todavia, não há notícias da construção de urcas nos seus estaleiros, o que me leva a pensar que esses navios poderão ter sido comprados a mestres e armadores estrangeiros. Seja como for, estes dados devem ser devidamente realçados: ao contrário do que pensava Henrique Lopes de Mendonça[2013], a urca era utilizada por mareantes portugueses e se, na Idade Média,

---

[2011] PEREIRA, José António Rodrigues – *o. c.*, p. 1054.

[2012] Para além da urca *Nossa Senhora do Rosário*, indicada neste quadro e de que falarei um pouco mais em seguida, refiram-se outros dois exemplos: 1591. Novembro. 14, urca *Santo António*, mestre Pantalião Pires, morador no Porto, vinha do Brasil carregada de açúcar para mercadores da cidade quando foi capturada por corsários ingleses; no entanto, com mau tempo, a embarcação pôde arribar a Muros, Galiza, onde estava, tendo o mestre sido levado para Inglaterra (ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 103, fls. 100-101v); 1599. Julho. 22, procuração de Lopo Nunes Coutinho, Diogo Gomes e Domingos Lopes Vitória, mercadores do Porto a dois moradores de Porto Rico. Vinham-lhes de Pernambuco, "na urqua chamada São Graviell de que vinha por mestre he capitão Sebastião Martinz de Figeiroa morador nesta cidade vinte e sete caixões d'assuquere [...] a quall urqua vinha pera esta cidade do Porto he por causa dos tempos fortuitos foi ter de arribada ao porto de Porto Riquo partes das Indias de Castella", onde descarregou por ordem de justiça" (ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 13, fls. 166-166v). Tratando-se de quem se trata, neste último caso podemos desconfiar da "arribada" e ponderar a hipótese de se ter tratado de um negócio de contornos pouco claros, que correu mal.

[2013] Baseando-se na opinião de Fernando Oliveira, segundo a qual "hũa mesma especia de nauios ou barcos, tem hum nome na Espanha, outro em França, & outro na Itália. Na Espanha se chamão naos as que na Itália chamão carracas, & na Alemanha urcas". *Estudo sobre navios portugueses...*", p. 19, citado por PICO, Maria Alexandra Tavares Carbonell – *A terminologia naval portuguesa anterior a 1460*. Lisboa: Sociedade de Língua Portuguesa, 1963, p. 178.

"não teria [...] uso generalizado em Portugal"[2014], no final do século XVI isso já não seria bem assim. Para completar esta nota, diga-se que a urca *Nossa Senhora do Rosário*, constante no quadro 1, era de nove senhorios do Porto, todos mercadores, que nela colocaram como mestre Sebastião Afonso, morador em Miragaia. Na sequência do acidente com o navio, fizeram procuradores Pedro Jorge, "flamengo, estante na ilha da Madeira" e António Rodrigues Vitória, para "que possão cobrar toda a fazenda que se sallvou da urca [...] e tambem toda a hartelharia, ancoras, cabres, emxarsia, vellame que se sallvou da dicta urca de que herão senhorios"[2015].

A par do fretamento das urcas, também se verifica a contratação de embarcações de outros portos nacionais. Aproveitando o movimento quotidiano do seu espaço portuário, os mercadores do Porto recorrem aos serviços de navios de Sesimbra, Lisboa, Atouguia[2016], Pederneira e, em especial, os do complexo portuário Vila do Conde-Azurara, mais vezes referenciados, para os seus empreendimentos nas Ilhas, no Brasil e na Flandres[2017].

Por fim, e uma vez que se sabe ainda muito pouco sobre esta matéria, destaque-se a presença de navios das Ilhas, envolvidos neste trânsito. Em 1574, anota-se no rol da redízima do Cabido, a chegada de um navio dos Açores (?). A bordo vinha Pedro de Carvalho, morador na ilha de S. Miguel. Trazia trinta pipas de "vinho da ilha Terceira, verde" para vender em Lisboa[2018]. No mesmo ano, Manuel Mendes, morador na Palma, tem carregada "hũa pouca de castanha" pela qual pagou 500 reais de imposto[2019]. Finalmente, em 1589, o único caso sobre o qual não há

[2014] PICO, Maria Alexandra Tavares Carbonell – *o. c.*, p. 179.

[2015] ADP – *Po 4º*, 1ª série, liv. 1, fls. 59-59v.

[2016] Uma vez que este porto não se encontra referido no quadro publicado neste trabalho, cite-se, como exemplo, o navio de Pedro Quaresma, vizinho de Atouguia que "veo da ilha de Sa'Miguell com pastell pera Duarte Dias vizinho desta cidade" em 25 de Julho de 1597; AHMP – *Livro de visitas de saúde de 1597*, fl. 17.

[2017] No entanto, como se pode verificar no mesmo quadro, os armadores da cidade e dos portos a ela ligados (como Vila Nova de Gaia, Matosinhos e Leça), dominam o transporte para as Ilhas.

[2018] Não se indica se este Pedro de Carvalho é mestre, armador ou mercador, ficando, portanto, a dúvida, se se trata, na realidade, de um navio açoriano, ou de um navio de um qualquer porto nacional que fez serviço nesse arquipélago, sendo fretado para o reino. ADP – *Cabido*, liv. 107, fl. 15. O mais certo é tratar-se desta última hipótese. A construção naval no Açores, embora documentada, foi bastante limitada pelos interesses dos chamados "atravessadores", poderoso grupo aristocrático-burguês, com interesses em portos do continente, que dominavam a vida económica local e tinham no controlo do transporte uma das formas de o exercer; veja-se a excelente análise da "oportunidade perdida" da construção naval açoriana de SANTOS, João Marinho dos – *Os Açores nos séculos XV e XVI*..., citado, vol. I, p. 319-324.

[2019] Neste caso, duas dúvidas: Manuel Mendes poderá ser um português radicado nesse arquipélago e estante no Porto nessa altura e não se indica tratar-se de um mestre (embora quase nunca se indique isso neste registo fiscal), portanto pode tratar-se de uma nave portuguesa na qual ele tem carga arrumada, pronta a sair. ADP – *Cabido*, liv. 107, fl. 8.

dúvidas: o navio de Pedro Fernandes, um mestre e senhorio madeirense. Chegou ao Porto, no regresso de uma viagem ao Brasil, trazendo mercadorias para homens de negócios da urbe. Por exemplo, trazia para André Golias, cidadão (e "brasileiro de torna-viagem"), "homze ou doze caixões d'açuquere que ho dicto Estevaom Graces [seu filho] carregou no navyo de que he mestre Pero Fernandez vizinho da dicta ilha da Madeira, hos quaes foram carregados em Pernambuquo"[2020]. É possível que esta embarcação tenha sido fretada na Madeira por representantes e sócios de mercadores do Porto aí estantes. Infelizmente, sabemos muito pouco acerca desta navegação com origem nas próprias Ilhas, nomeadamente da sua função como instrumento de ligação entre representantes de companhias aí estantes e seus feitores no Brasil[2021].

15. Navios e rotas

Importa dimensionar – e contextualizar – este tipo de informação. Como vimos, com excepção das naus (e estas empregadas quase sempre nas viagens de longo curso), as embarcações que asseguram a maior parte do tráfico insular são de modesta tonelagem. Já vimos também que esse contexto, sendo em grande parte acentuado pelo "abatimento" geral do trato sentido em determinadas alturas do século XVI, era, por outro lado, solução habitualmente seguida por um número bastante significado de armadores que preferiam o investimento nestes modelos de naves. A todo o momento encontramos ancorados no Douro ou na foz do Leça um contingente de pequenas embarcações, especialmente *navios*, preparadas para receber carga e partir.

Devemos ter sempre presentes estes dados, pois a vigorosa actividade mercantil realizada com origem na cidade faz-se muito à custa destes meios. A grande intensidade de tráfego que se organiza a partir do Porto, com partidas e chegadas constantes de barcos saídos da cidade ou de Leixões (anteporto da urbe localizado na foz do rio Leça, servindo as localidades de Matosinhos e Leça onde se constituiram frotas essenciais ao trato urbano), permanece elevada por toda a centúria. Trata-se, sobretudo, de rotas de cabotagem, ligando o Porto aos mais importantes ancoradouros da Península. Principalmente a Lisboa e a Sevilha. A presença nesses portos, motivada pela entrega de mercadorias produzidas no

---

[2020] ADP – *Po 1º*, 1ª série, liv. 94, fls. 114-115.

[2021] No contrato entre Vicente Rodrigues e Francisco da Costa, de 3 de Novembro de 1573, prevê-se que Martim de Sousa, irmão do primeiro, morador no Funchal, enviará para o Brasil, por conta do segundo, encomendas nos navios que encontrar e entender (claro que pode aproveitar os barcos que aí faziam escala vindos do continente; mas, isso seria sempre possível?). ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 47, fl. 134.

hinterland portuense bem como têxteis e manufacturas estrangeiros, era potenciada com a contratação de serviços de transporte de mercadorias para outras paragens, actividade na qual estes navios se revelavam bastante competitivos dado oferecerem fretes a baixos preços. António Macías investigou a natureza do transporte entre Sevilha e Tenerife (onde está presente, pelo menos, um navio de Leça), concluindo que "eram esses navios de pequena tonelagem – em redor das 25 ou 50 toneladas –, baratos na sua construção, adequados ao transporte de mercadorias de pequeno volume e de elevado valor, e rápidos com o objectivo de evitar os riscos de mar (corso e pirataria), sobretudo se considerarmos que navegavam fora do regime de frotas, tanto à ida como ao retorno"[2022].

Sevilha, por outro lado, revela-se imprescindível na estruturação do trato marítimo insular com interesses no Porto. A este propósito, destaque-se o transporte de pastel açoriano[2023] por conta de mercadores da cidade em navios do Porto, Leça e Matosinhos, alimentando uma rota que as múltiplas referências documentais demostram ser extremamente interessante.

A força centrípeta de Lisboa, amplamente documentada e tratada em capítulos anteriores, também se faz sentir na planificação destas viagens. Local estratégico para todo o comércio nacional, aí se estabeleceram os representantes de grandes casas comerciais europeias com interesse no trânsito insular. Por aí encontramos seguradores, banqueiros e finaciadores das empresas. Estão aí os burgaleses, os Maluenda, por exemplo, e agentes de famílias conhecidas no Porto (alguns dos seus membros habitam esta cidade), como os Ximenes, os Elvas ou os Évora.

Este é um dado importante sobre o qual importa reflectir, pois amplifica sobremaneira o significado destes negócios. Sendo certo que, em diversas ocasiões, actuam predominantemente como intermediários ou associados, a verdade é que os mercadores do Porto beneficiam com a ligação a estes homens de negócios. Aquilo que a motiva é, principalmente, o comércio internacional de corantes. A sua concretização processa-se no âmbito das rotas marítimas que conduzem ao norte da Europa.

Até meados da centúria, para além manterem negócios por sua conta, transportando parte do pastel que embarcam nos Açores para a Flandres e a Inglaterra, os navios

---

[2022] 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...*, citado, p. 413.

[2023] Artigo de grande mercado na praça sevilhana; aliás, desde o início da exploração das Índias, há um grande interesse no fomento desta cultura no espaço ultramarino, explícito nas primeiras contas da Casa da Contratação. Sobre este assunto ver 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, p. 25 e 92.

do Porto rendibilizam a sua actividade com os fretes feitos em nome das grandes companhias burgalesas. Sabemos que nos anos cinquenta deste século, o navio de Francisco Gonçalves, do Porto, fez uma série de viagens para Antuérpia carregando pastel, cereais e dinheiros, mercadorias negociadas por Henrique Gomes da Costa (um dos comerciantes mais poderoso do Porto do seu tempo) em seu nome, e em nome de Miguel e João de Lima, Diego de Alla (por vezes também referido como de *Orceballa*), Alonso de Maluenda e Francisco de San Vitores. As mercadorias eram entregues na Flandres a Simão Gomes (sobrinho de Henrique Gomes), Diego de Alla (ou de Orceballa) e a Francisco de San Vitores, aí estantes[2024].

No fundo, trata-se de aproveitar a vitalidade de uma região economicamente evoluída, com a qual o Porto mantém contactos comerciais desde a Idade Média. Recorde-se que Burgos serve-se dos portos da orla norte, especialmente de Bilbau, como porta de saída do seu trato. Os contactos com o Porto, dizia, encontram-se bem explícitos pelo transporte de ferro para a cidade, contratado nos portos cantábricos, biscainhos e guipuzcoanos, na participação dos seus mercadores nas feiras internacionais de Castela junto das casas dos mercadores de Burgos, e no comércio internacional de seguros que se pratica nesta cidade.

Esta ligação a Burgos, e desta cidade à costa, continua interessante aos empreendimentos dos mercadores portuenses nos finais da centúria. Em 1595, chegou-se a vender em Bilbau o açúcar que Diogo Leite recolhia dos seus canaviais "da ylha de Sam Myguell em Villa Franca"[2025]. Mas, mais significativo, praticava-se amplamente o circuito alargado que ligava o Porto a Aveiro (a carregar sal), daqui às ilhas dos Açores a embarcar pastel, e dos Açores a Bilbau onde perdemos o rasto desta mercadoria mas temos uma boa ideia sobre quem a recebe e para onde a pretende levar[2026].

Há também nas Ilhas quem beneficie dos contactos privilegiados que o Porto mantém com a Flandres e recorra aos serviços da sua alfândega para desenvolver relações com aquele espaço económico.

Em 1524, derimiu-se na alfândega do Porto uma questão que opunha o capitão da ilha de S. Miguel aos rendeiros da dita alfândega. Estes, exigiam-lhe o pagamento da dízima de certa mercadoria que viera da Flandres que ele recusava fazer pois "ha dita fazemda era retorno de cousas que ele ouvera de sua novydade e careguara e

---

[2024] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 11, fls. 65 e seguintes.
[2025] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 105, fls. 81, 88v-89.
[2026] Mercadores burgaleses, para a Flandres ou Inglaterra, porventura nos mesmos barcos; ver CASADO ALONSO, Hilario – *Le rôle des marchands castillans dans la commercialization internacionale du pastel toulousain (XV^e et XVI^e siècles)*..., citado.

que era tudo pera sua casa e despesa e que portamto por bem do forall e privylego dado aos moradores das ditas ylhas não devya dizimas"[2027].

No último terço do século XVI (1579), António Álvares do Canto, que suponho pertencer à família que detinha a provedoria das armadas e naus da Índia nas ilhas dos Açores, para além de usufruir dos contactos da cidade com a Flandres, remete para o Porto as seguintes mercadorias, todas com certidão e todas da ilha da Madeira[2028]:

Açúcar	**caixas**	**caixões**
	12	3
Vinhos	**quartos**	**almudes**
	3	5
Miudezas	em várias caixas	

Quadro 25 – Mercadorias expedidas por A. Álvares do Canto

O desenvolvimento da cultura açucareira na Madeira – e, mais tarde, nas Canárias – deverá ter tido alguma influência no desvio de boa parte do trânsito de navios portuenses que se fazia por águas mediterrânicas onde, até bem andado o século XV, este produto era carregado nos mercados tradicionais da Sicília e das escalas do Levante. O surto açucareiro atlântico, cuja evolução foi profundamente analisada por Duarte Leite, dispensou essa singradura e levou à concentração de esforços dos armadores nos novos mercados e rotas, bem mais acessíveis[2029].

Para concluir este assunto, refira-se que a navegação portuense para as Ilhas, em especial a de retorno, terá reforçado uma prática que virá a ser corrente nos meios marítimos da cidade na segunda metade de Quinhentos quando as rotas brasileiras estiverem a funcionar em pleno, a saber, o regresso dos navios directamente para os portos da Galiza, em particular para Baiona, imposição explícita em muitos contratos de fretamento. Uma carta do corregedor de Baiona enviada para a corte em 1538, avança algumas explicações para este facto: " [...] eu tenho notícia que por ser este um dos principais portos deste reino e mais próximo aos de Portugal,

---

[2027] Foi-lhe dada razão; contudo, dado que o foral da alfândega se prestava a confusões, a normativa é rectificada, passando os insulares a pagar nos portos onde foral idêntico estivesse em vigor; que rezava assim: "[...] com os vezinhos das ilhas se tenha esta maneira de quaesquer cousas que ouverem de suas novidades e as emviarem a esta cidade fazemdo dello certo por alvaraes dos capitães das ditas ilhas e per seu juramento nam paguaram delas dizima segumdo lhe temos fecta merce / e quanto he alguns que nas ditas ilhas sam vezinhos e tratam de mercadoria estes queremos que paguem dizima daquellas cousas que comprarem pera na dita cidade revemderem [...]". ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fls. 158-158v.

[2028] ADP – *Cabido*, liv. 109, fls. 14v-15, 18-18v.

[2029] Ver a evolução da economia do açúcar em Portugal, continental e insular, em LEITE, Duarte – *Coisas de vária história*. Lisboa: Seara Nova, 1941, p. 212-230 (trata-se de um colectânea de artigos; neste caso do açúcar, formam um todo).

costumam invernar no mar outras naus grandes e pequenas fazendo suas viagens do Levante à Flandres e da Flandres, Irlanda, Biscaia para Levante e outras partes, e das Ilhas de Portugal, que não têm daqui a Lisboa porto tão abrigado como este". Com isto, assegurava o corregedor, "em alguns invernos acontece acharem-se neste porto cem velas e mais"[2030]. Sendo certo que a péssima barra do Porto aconselharia o desvio dos barcos para ancoradouros mais seguros, também não será menos verdade que esse desvio se fizesse por conveniência dos mercadores, que aproveitavam o grande fluxo de navios de várias bandeiras aos portos galegos para baldear as fazendas que pensavam mandar para a Flandres, potenciavam as fortes ligações familiares que aí possuíam (sabe-se que se tratava de um centro de grande concentração de mercadores cristãos-novos) e, ao mesmo tempo, evitavam o controlo apertado da alfândega do Porto.

16. Mercadorias e seguros marítimos

Temos uma ideia bastante precisa sobre o tipo de artigos carregados pelos mercadores que tratavam com as Ilhas. Porém, a falta dos conhecimentos de embarque e a pouca clareza das cartas de fretamento na matéria, não nos permitem saber com exactidão quais as quantidades movimentadas, eventual especialização de negociantes em determinados tratos[2031] e a forma como estes homens protegiam os seus interesses.

A identificação mais correcta das mercadorias poderia ser conseguida através do estudo das apólices de seguro que, pela sua natureza, são mais precisas quanto ao tipo de bens em circulação. Todavia, fizeram-se muito poucas contemplando o comércio insular. Nos registos do consulado de Burgos, entre 1567 e 1619, apenas quatro referem seguros de mercadorias carregadas no Porto: no primeiro caso, de 1567, o mercador Simão Vaz segurou no navio *Nossa Senhora da Ajuda* uma carregação de castanha e linhas, do Porto até Palma, Canárias. No segundo, do ano seguinte, o mesmo Simão Vaz fez seguro sobre uma encomenda de lãs que

---

[2030] 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. 18. Esta mesma investigadora publica uma relação de navios estantes nos portos galegos em 1588, entre os quais encontramos vários portugueses e alguns do Porto; *La Coruña durante el reinado de Felipe II...*, citado, p. 210-213.

[2031] Embora a dispersão por vários negócios seja, como se sabe, uma das características do mercador do Antigo Regime. Apesar disso, na estrutura mercantil do Porto (como de outros centros portuários) é possível encontrar empresários tratando preferencialmente um determinado artigo.

mandou no navio *Fiéis de Deus* a S. Miguel, Açores[2032]. Os restantes dois casos, para os quais não disponho de outros elementos para os poder tratar com mais profundidade, respeitam a outros tantos seguros feitos em navios destinados à Madeira, compreendendo apenas uma apólice cada um, de valores relativamente baixos quando comparados com outros seguros (50 e 60 mil ducados respectivamente). Por exemplo, com o seguro para os Açores feito por Simão Vaz, que compreendia nove apólices, num valor global de 1 440 ducados, exemplificativo do valor da carga enviada para esse arquipélago[2033]. Por sua vez, o seguro para as Canárias, também referido, incluía quatro apólices e, na totalidade, ascendia a 380 ducados. Pouco mais se pode retirar daqui.

No arquivo do consulado burgalês, as muitas apólices sobre navios que fizeram escala nas Ilhas, cobrem quase sempre os bens enviados para os portos de destino, normalmente os do Brasil, não sendo por isso possível dizer se haveria outros idênticos que fossem descarregados nos portos insulares[2034].

Importa determo-nos um pouco mais sobre esta questão dos seguros no comércio com as Ilhas.

Garantir que as fazendas chegavam a bom porto, numa época em que o mar era tudo excepto um lugar seguro, tornara-se uma preocupação dominante entre os mercadores. Mas não sendo possível, ao menos que as perdas pudessem ser compensadas. Do que atrás foi dito, poderá depreender-se que a maior parte do comércio marítimo insular corria sem que os mercadores ou homens do mar sentissem necessidade de fazer seguro das mercadorias que tratavam, o que, à primeira vista, não parece ser aceitável, ou então encontrassem estratégias alternativas que minimizassem eventuais prejuízos. Já analisaremos exemplos disto. Mas, na realidade, "os seguros marítimos não são frequentes. Mais: estão inexplicavelmente ausentes" na generalidade do trato insular[2035]. Em 1650, o mercador sevilhano D. Francisco Ortiz de Sotomayor, estante na Gran Canaria

---

[2032] *Consulado de Burgos*, quadro de seguros feitos por gente do Porto; recolha efectuada por Hilario Casado Alonso (8 500 em cerca de 10 mil). Ver também artigo já citado de Antonio M. Macías Hernández – *Los tesoros de las Afortunadas...*, p. 416, com referências a alguns seguros referentes a partidas do Porto (sobretudo para o Brasil, com escala nas Canárias).

[2033] Montante idêntico a muitos seguros feitos para o Brasil.

[2034] Embora isso possa ocorrer, pois a referência específica nas apólices ao trajecto até às Ilhas pode significar que as mercadorias, ou parte delas, seriam descarregadas nos portos insulares. Nesse caso, os dados seriam mais dilatados devendo-se acrescentar mais quinze aos já descritos.

[2035] A afirmação, feita a propósito da realidade canária, é de 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. 84.

ocupado na compra de açúcar pelo arquipélago, correu em vão toda a ilha em busca de quem lhe fizesse seguro sobre as encomendas que pretendia despachar, concluindo que "não é estilo nestas ilhas assegurar as mercadorias nem os dinheiros que se levam para fora delas"[2036].

Não é difícil perceber que estamos perante um assunto muito complexo. A começar no quase total desconhecimento da actividade na cidade. Que existia. No dia 10 de Dezembro de 1577, vários mercadores-seguradores do Porto, assinam uma procuração no âmbito de um processo que correra no juizo do mar da cidade e do qual houvera apelação para a Casa do Cível, processo esse que lhes fora movido por outros comerciantes do burgo por razão de um seguro que eles aceitaram[2037].

Fazer um seguro era opção corrente dos mercadores da cidade do Porto. A forte participação da cidade em tratos de carácter internacional fazia deste recurso preventivo uma prática indispensável no seu quotidiano profissional. Por essas razões, é difícil encontrar explicações totalmente satisfatórias para a ausência desta técnica no trato com as Ilhas. Entre hipóteses mais ou menos plausíveis, vejamos o que podia acontecer. Desde logo, poderia implicar uma logística que nem sempre estava à mão[2038]. Implicava um ritmo que poderia não coincidir com o do comércio[2039]. Uma despesa que podia não compensar. Depois, era necessário descobrir onde e junto de quem os seguros podiam ser feitos, que mercadorias interessava cobrir[2040], quais os percursos mais abrangidos por esta prática e em que

---

[2036] Idem, *ibidem*.

[2037] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 60, fl. 175v. Os seguradores (que, tal como foi dito, acumulam essa função com o envolvimento na mercancia) são Miguel Fernandes, Diogo de Pina, Luis Garcês e Nicolau Lopes. Os queixosos são António Dias e seu genro Pedro Fernandes, todos eles moradores no Porto. Os procuradores são Fernão d'Álvares, procurador na corte e casa do cível, Garcia Nunes [Vitória?] e Gabriel de Pina, cidadãos do Porto, estantes em Lisboa.

[2038] Nem todos os portos disponibilizavam esse serviço. Embora os maiores seguradores de Burgos tivessem agentes nos principais centros portuários da Península, o facto é que as grandes concentrações e os locais onde se acorre mais frequentemente são Medina del Campo, Madrid e Sevilha (também Lisboa e, em menor escala, no Porto, aqui, como se viu, nas mãos de agentes locais associados porventura relacionados com companhias burgalesas). CASADO ALONSO, Hilario – *El mercado internacional de seguros de Burgos en el siglo XVI*, in "Boletin de la Institución Fernan González". Burgos. Ano LXXVIII, nº 219 (1999/2000), p. 284. Todavia, este não será um motivo determinante, pois, considera este autor, seria fácil encontrar um agente dos grandes seguradores com poder para aceitar uma apólice.

[2039] Embora não fosse muito verosímil, podia acontecer que intensidade, a rapidez do trato e a sucessão de negócios não se compadecesse com eventuais dificuldades em encontrar agentes dispostos ou capacitados a receber seguros de navios e mercadorias em lapsos de tempo muito curtos.

[2040] Entre 1481 e 1511, nas 207 apólices que constituem o núcleo primitivo de seguros burgaleses, há registos de seguros sobre pastel dos Açores. CASADO ALONSO, Hilario – *o. c.*, p. 280. Todavia, podia não compensar ao segurador aceitar uma apólice sobre este comércio, que nem sempre era o de grande valia; havia uma legião de pequenos

sentido predominavam. Finalmente, interessaria conhecer a disponibilidade ou a recusa dos seguradores em aceitarem apólices para determinados percursos em épocas mais conturbadas.

As apólices até agora referidas, bem como outros dados que apresentarei adiante, confirmam a hipótese de Elisa Torres, segundo a qual os seguros, quando existem, são feitos fora das Ilhas, nos portos de origem ou de contacto preferencial dos intermediários que dominam o comércio insular.

Na documentação notarial do Porto encontrei três notícias, contidas em outras tantas procurações, acerca de seguros de mercadorias, para juntar às que Hilario Casado reuniu. Todos respeitantes aos Açores. Qualquer um deles comportando informação que pode contribuir para o aprofundamento do assunto.

No primeiro caso, de 22 de Maio de 1556, portanto fora da cronologia abarcada pelas existências documentais do Consulado de Burgos[2041], a abadessa e freiras de S. Domingos das Donas (mosteiro de *Corpus Christi*), em Vila Nova de Gaia, pretendem cobrar cinquenta alqueires de trigo de Vila Franca, ilha de S. Miguel, que tinham anualmente por contrato feito com Jerónimo Gonçalves, recentemente falecido. O seu procurador podia mandar o trigo ou vendê-lo e enviar o dinheiro, prestando contas dos "interesses de seguro e fretes"[2042].

No segundo, datado de 16 de Junho de 1558, também anterior aos primeiros registos de Burgos, Antónia de Morais, viúva de João de Castro, moradora no Porto, na rua da Reboleira, passa procuração a João Mendes, cavaleiro, morador em Ponta Delgada e a Manuel de Castro, morador no Porto e estante no arquipélago, "pera que cobrem, recebam e arecadem todas e quaesquer dividas que lhe deverem ate ora na dicta ilha de Sa'Miguel que do dicto seu marido ficaram e espicialmente vynte e quatro mill reaes que devem Christovam Pimto e Bertolameu Duarte moradores nesta cidade e estamtes na cidade da Ponta Delgada, convem a saber, cada hum deles doze mill reaes de seguro de mercadorias que seguraram ao dicto seu marido na naao Nosa Senhora da Vytoria que se perdeo"[2043]. O facto de não se darem mais informações sobre a feitura do seguro pode querer dizer que esses dois não actuaram como intermediários, como uma espécie de angariadores de seguros por conta de outrém, como em tantas ocasiões acontecia, mas foram eles próprios a aceitar o encargo. A ser assim, isto quer dizer duas coisas: por um lado, que na

---

seguradores que as poderiam aceitar, contudo, a sua actividade é praticamente desconhecida. Agradeço ao Professor Hilario Casado estes esclarecimentos importantes.

[2041] Com excepção das contidas no núcleo primitivo referido na nota anterior.

[2042] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 9, fls. 52v-53v.

[2043] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 16, fls. 100v-102. Não deve tratar-se de seguro feito na ilha.

cidade do Porto havia seguradores, portanto outra mais-valia de apoio ao trato mercantil, de que nada sabemos; por outro, que se confirma a teoria apresentada por Hilario Casado[2044] segundo a qual havia nos portos mais activos pequenos seguradores como estes dispostos a cobrir o risco de operações apesar de tudo mais modestas, desinteressantes para as grandes companhias.

No último caso, de 17 de Abril de 1591, uma parceria de mercadores do Porto constituída pelos cidadãos Simão Vaz, Gabriel Álvares e Gonçalo Rodrigues dirige-se ao notário para fazer procuração a Francisco de Bobadilha e a Luís Furtado, na qual consta que no ano anterior, "por ordem delle Symão Vaz segurou ho senhor Francisquo de Bobadilha morador em Madrill do reyno de Castella myll cruzados castilhanos sobre pastell carreguado na ilha de Sam Miguell hate esta cidade do Porto de Purtuguall em ho navyo Corpo Santo mestre Antonyo Duarte morador em ho luguar de Maçarellos [...] ho quall navio foy tomado de ingreses como consta do estromento que diso se tem mandado ao dicto Madryll". Ora, neste caso, o próprio seguro representou um risco pois "tinham noticia que Alonso de Cutell[2045] que hera hum dos seguradores na dita 'polliça de quatrocentos cruzados se avya allçado"; por isso, "elles dictos seus procuradores e cada hum delles poderaom correr com ho dicto Alonso de Cutell hou com quaesquer houtras pesoas ou pesoa que deverem parte ou todo do dicto seguro"[2046].

Recapitulando: quatro registos em Burgos, dois em lugar desconhecido e o último em Madrid. Dois para as Canárias, dois para a Madeira e os outros para os Açores. Um sobre pastel, outro sobre cereais, dois sobre têxteis e produtos da terra, e um outro sobre mercadorias em geral, sendo que não se sabe que mercadorias ficavam cobertas nos seguros conhecidos para a Madeira. No entanto, os que se indicaram provam que, sendo possível, fazia-se seguro sobre todo o tipo de cargas – embora os grandes seguradores não devessem ter um especial interesse nelas. Numa dessas apólices, a das freiras do mosteiro de *Corpus Christi*, explicita-se a ligação clássica entre fretes e seguros.

Ainda assim, muito pouco. E em cronologias que não nos permitem estabelecer uma relação linear entre as incidências do corso e pirataria e o recurso ao seguro. Os

---

[2044] Esclarecendo-me algumas dúvidas sobre este assunto.

[2045] Leitura duvidosa: Cutell ou Curriel?

[2046] Como uma espécie de aditamento a esta procuração, o mesmo Simão Vaz declara que "Miguell Fernandez morador nesta cidade do Porto se mandara segurar em Madrill per ordem de Manuel Homem, morador na corte de Madrill seu genro de hũa contia de dinheiro em a qual ele dito Symão Vaz herda a quoarta parte e he nomeado elle Symão Vaz nas 'poliças", concedendo poderes aos mesmos Francisco de Bobadilha e Luís Furtado, moradores em Madrid (o segundo é do Porto) para a cobrança. É possível que este segundo seguro também seja referente a negócios das Ilhas. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 100, fls. 166-167v.

dados de Burgos, os mais bem tratados graças ao labor de Hilario Casado, apontam na mesma direcção: escassa frequência de ocorrências, comportamento que se pode estender ao trato madeirense que, embora aparecendo em dois registos, surge com valores muito modestos. Resta-nos esperar que um dia tenhamos notícias sobre os mercados seguradores de Lisboa, Madrid, Sevilha, Valência[2047] e Porto[2048], para nos podermos pronunciar com maior consistência sobre o assunto.

Assim, a actividade comercial marítima com as Ilhas reparte-se entre aqueles que fazem seguro, entre os que a praticam por conta e risco, e entre aqueles que tentam encontrar outras estratégias para minorar esses mesmos riscos[2049].

Nos casos seguintes, verificaremos estas práticas bem como a ausência alargada do seguro no tráfico insular.

Em 18 de Fevereiro de 1568, André Fernandes, tabelião das notas do Porto, emprestou 40 mil reais portugueses a Brás Luís tanoeiro, destinados à compra de aduela na Galiza e nas Astúrias para ser vendida em Garachico. Importante para se perceber os mecanismos deste tipo de operações e os lucros nelas gerados (bem como pela raridade da informação), refira-se que o tanoeiro deveria resolver a dívida até final do mês de Setembro, com mais 10 mil reais "de ganância" (portanto, tratou-se de um empréstimo de risco de curta duração a 25%), "e esto por ho dicto Andre Fernandez *correr o risco* dos dictos coremta mill reaes da madeira que se por os dictos corenta mill reaes conprar des que embarquada ate chegar ao dicto porto de Guarachyquo"[2050].

Um contrato de natureza algo semelhante havia sido lavrado dez anos antes mostrando-nos, ao mesmo tempo, o dinamismo que pautava o trato efectuado entre a cidade e as Ilhas. Trata-se de uma venda de panos. Panos da Flandres e de Inglaterra que chegam ao armazém de um dos mais abastados mercadores do Porto, Melchior Rodrigues, rapidamente vendidos (em 5 de Julho de 1556) a crédito

---

[2047] Em trabalho publicado muito recentemente, J. Hinojosa Montalvo fala da existência de alguns contratos (cinco mais concretamente) de seguros marítimos entre a ilha da Madeira e a Flandres, em notários de Valência, nos finais do século XV. *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: Universidade de Barcelona, 2003, p. 396.

[2048] Talvez também de alguns centros franceses e flamengos (englobando nestes a própria Holanda onde a movimentação de mercadores cristãos-novos era cada vez mais significativa e exigia de forma crescente o recurso a técnicas deste tipo).

[2049] Isto não deve ser entendido de forma literal. Todos os mercadores e mareantes devem ter recorrido a qualquer uma destas soluções em determinadas alturas e consoante os contextos.

[2050] Sublinhado meu. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 24, fl. 125. No fl. 125v repete-se esta declaração: "que elle tomava todo ho risquo da dicta madeira conprada por hos dictos seus corenta mill reaes, do mar ate chegar ao dicto porto". Este contrato, embora de outra natureza, tem algumas semelhanças com os contratos de risco estudados por Elisa Torres Santana, no trabalho citado na nota 145. Diga-se ainda que esta operação correu bem.

a um retalhista, André Afonso, cidadão, que, de imediato os carrega num navio e os leva a vender aos Açores, às "Ilhas de Baixo", compromentendo-se a satisfazer a dívida contraída (25 200 reais) até Outubro desse mesmo ano. Mas, tão importante como isto, assenta-se que, da viagem dos panos do Porto até ser tocado o primeiro porto das ilhas, corre o risco das fazendas o dito Melchior Rodrigues, "porque com esta comdiçam lhe comprara o dicto Andres Afonso a dicta mercadoria"[2051].

Na anteriormente citada parceria Manuel de Resende-Baltasar Dias (10 de Abril de 1584), determina-se que o primeiro "caregara [as mercadorias que comprar nos Açores] por conta d'ambos pera a ilha da Madeira ou quallquer parte deste reyno que lhe milhor parecer e *correra ho risco diso cada hum segundo meteo cada hum* [dois terços por conta de Baltasar Dias e um terço por conta de seu parceiro]". Os termos do contrato são muito claros quanto à participação decisiva dos meios marítimos neste comércio e ao papel desempenhado pelos mestres e marinheiros como agentes comerciais, aos quais compete, indirectamente, certificar os ganhos obtidos: assim, o mercador estante nas Ilhas "cobrara conhecimentos dos mestres dos navios em que fezer as ditas carregações pera se saber por que vya vay e ho guanho que ho Senhor Deus nyso der fara por ambos". Por outro lado, aponta-se um recurso que poderá ter sido muitas vezes utilizado por estes mercadores no sentido de garantir a segurança do transporte dos bens mais valiosos, os dinheiros obtidos no trato. Como já foi visto atrás, esse dinheiro, em ouro ou prata, lavrados ou por lavrar, seria enviado "nos navyos d'armada pera que venha seguro", situação que aconteceria com frequência: "e nam vymdo ele Manuell de Resemde na dicta armada vyra ho dicto dinheiro ou prata derigido a Antonio Lopez corretor das mercadoryas, morador na cidade de Lisboa e lhe mandara a elle Balltesar Dias elle Manuel de Resende aviso dyso". Finalmente, no trato geral das mercadorias, mais uma vez se contempla o factor risco mas, aqui, partilhado: "e que ho risco de yda desta cidade atee as ditas ylhas e da vynda das ditas ylhas atee a cidade de Lisboa como atee esta cydade correra ho risco segumdo cada hum meter"[2052].

Nos fretamentos para as Ilhas predominam as menções ao capital de risco (tratando-se, quase sempre, de um empréstimo feito pelo mercador ao mestre do navio para financiamento da viagem) e ao risco do transporte, variando a natureza

---

[2051] Neste tipo de contratos (são inúmeros no Porto de Quinhentos) nunca se refere a inclusão de juros, que existem. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 16, fls. 134-135.

[2052] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 74, fls. 162-164. Como se vê, nem uma palavra sobre seguros. Conhecem-se outras parcerias comerciais formadas na urbe com objectivos idênticos, dirigidas para outras zonas económicas (como o Brasil ou a Flandres) e praticamente em todas se especifica que o sócio que dá o trabalho (ou seja, o que vai para fora) terá o cuidado de anunciar em que navio irá remeter as mercadorias, para se fazer o seguro delas.

do mesmo e estando também ausentes as menções aos seguros. Em 1596, Giraldo Soares, cidadão do Porto[2053] contrata o envio de cal aos Açores no navio *Nossa Senhora do Rosário*. A certa altura, afirma-se que o mercador empresta 20 mil reais ao mestre da embarcação, "hos quaes hiram e vyram *a risco delle mestre*"[2054].

No ano seguinte, Gaspar Soares utiliza os serviços da caravela *Santo António* para lhe levar uma encomenda de arcos de Aveiro para os Açores, "ha quall cargua correra *por conta he risquo delle Guaspar Soarez*"[2055].

Para finalizar este rol, que poderia ser ampliado, vejamos o que sucedia com o transporte dos proventos gerados no trato.

Em Novembro de 1555, falecia em Cabo Verde Miguel Rodrigues, cidadão do Porto. A viúva, Isabel Barbosa, fez procuração para recolha dos seus bens a Simão Álvares, seu cunhado, irmão do defunto. Ordenava-lhe "que o dinheiro e fazenda envye a este reyno *per letras* deregidas a pesoas quer desta cidade do Porto quer da cidade de Lixboa, pessoas seguras, pera se entregar a ela"[2056].

A movimentação de letras era um dos recursos mais utilizado pelas muitas parcerias formadas na cidade. Vejamos um exemplo: oficializada em 26 de Junho de 1597, a companhia em questão integrava Luís Nunes e Henrique Mendes. No contrato que ambos se comprometem a respeitar, para além dos pormenores acerca da organização da sociedade e das inevitáveis referências ao risco que ambos correm ("de permeio" pois cada um entra com metade do capital), dá-se particular relevo ao uso de letras na transferência do produto das vendas para o Porto[2057].

No entanto, nesta matéria, um dos casos mais eloquentes e que, entre outras coisas, mostra o papel-chave desempenhado pelos homens do mar em todas as fases do processo comercial, ocorre com os 204 mil reais que em 1557 vieram das Ilhas, dirigidos a António Gonçalves. Desse dinheiro (já se pode considerar uma soma considerável), 40 mil reais foram cobrados e, posteriormente, entregues ao todo-poderoso-banqueiro-armador-comerciante Lucas Giraldo, que deles passou letra para o Porto. Este mesmo empresário passou outra letra de 50 mil reais sobre a venda de certa cevada da Graciosa e uma última de 24 mil reais sobre

---

[2053] E contratador dos galeões para a armada na ribeira do Ouro. Já dei o devido destaque a este personagem, abastado mercador da cidade, envolvido em negócios com a companhia Vitória, já aqui citada. Terá também mantido importantes contactos com o Balio de Leça, outro negociante já nosso conhecido, figura de primeiro plano no comércio marítimo e armação da cidade nos finais do século XVI e inícios do século XVII.

[2054] Pagando metade da dívida quando chegar aos Açores e a outra parte no regresso ao Porto. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 110, fls. 77v-78v.

[2055] ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 8, fls. 121-122.

[2056] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 9, fls. 77v-79v.

[2057] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 111, fls. 163v-165v.

mercadorias não especificadas. Os restantes 90 mil reais foram convertidos em letra por Diego de Castro de Leão, banqueiro, morador em Lisboa e posteriormente entregues, em dinheiro, no Porto, a António Gonçalves.

Estudar o comércio com as Ilhas é conferir todo um vasto processo de utilização da letra de câmbio e de crédito. Será mesmo difícil depararmo-nos com um negócio que envolva a circulação de dinheiro vivo no ambiente insular. Porque este recurso era precário e determinou, em grande medida, a proliferação das letras. Todos, desde o maior mercador ao mais modesto marinheiro ou artesão, estão familiarizados com essa técnica e sabem onde podem descontar os títulos que trazem consigo. Mas esta prática teve consequências; se, por um lado, a generalização da letra de câmbio compensou a falta de metálico sentida nas Ilhas, por outro lado impediu, em grande medida, o desenvolvimento de uma economia monetária estável[2058].

Por isso mesmo, é particularmente significativa a menção ao facto de o produto da venda do pastel levado para Sevilha na urca *Galé* (1596) ser reencaminhado para os Açores e aí ser aplicado. Mais um dado: devemos destacar o papel da navegação (evidentemente, em resultado da implementação da mercancia) no transporte de dinheiro entre as ilhas deste arquipélago, essencial em alguns tratos. Quando, por alguma razão, ele não chega, a perturbação pode instalar-se.

Em 1552, num assalto perpetrado nos Açores pela frota (galeaça, nau e zavra) de *Monsieur Jacques* (e com isto adianto matéria que tratarei adiante) foi tomado um navio que navegava da Terceira para S. Miguel com 400 cruzados "que hum homem mandava a esta ilha a hum mercador pera daqui lhos pasar por letra pera o reino"[2059].

Parece que o movimento de dinheiro circulante nos Açores se realizava neste sentido. Em 1583, processava-se no Porto um feito cível entre Inês de Figueiró e Gonçalo Rodrigues, cidadão, "sobre huns cento e cinquoenta myll reaes que ho dito Gonçalo Rodriguez entreguara a ella Ines de Figueiro e interesses do dito dinheiro dos quaes cento e cinquoenta myll reaes lhe pasara ella Ines de Figueiro letra pera lhes serem paguos na ilha de Sam Miguell *ho qual dinheiro avia de vyr hi ter da ilha Terceira*"[2060].

Neste domínio da circulação monetária, não sei precisar se haveria diferenças entre os arquipélagos. Se nos arquipélagos dos Açores e das Canárias predominavam as relações fundadas na circulação de letras, na Madeira e em S. Tomé as coisas, de

---

[2058] Ver a análise rigorosa deste fenómeno nos Açores em SANTOS, João Marinho dos – *o. c.*, vol. II, p. 416-419.

[2059] TT – *Corpo cronológico*, parte I, maço, 87, doc. 131.

[2060] Sublinhado meu. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 72, fl. 152.

certo modo, decorreriam geralmente da mesma forma, apesar de os exemplos seguintes darem conta da existência de metálico, sendo indispensável o transporte de numerário por outras vias para satisfação dos negócios.

Francisco Ferreira, que seguiria para o Brasil na urca *Fortuna* (1595), levava consigo uma letra de 20 mil reais que descontaria no Funchal, empregando depois o dinheiro em mercadorias (vinhos?) para vender em Pernambuco[2061].

O trato de escravos também exigia dinheiro vivo. Em 1574, Garcia Mendes e Francisco Mendes, irmãos, mercadores do Porto, partiam para S. Tomé a tratar de negócios para Miguel Fernandes. Entre outras coisas, levavam "hum credito de Simão Vaz morador nesta cidade pera por elle lhe serem entregues na dita ilha de Sam Tome por conta delle Miguel Fernandez trynta myll reaes em dinheiro de contado" que seriam aplicados na compra de "escrapvos de Guine"[2062].

Voltemos ao assunto com que abrimos este ponto do trabalho: as mercadorias metidas a bordo dos navios para as Ilhas. Como foi afirmado, a documentação não abunda. No entanto, a que existe, cruzada com outra informação, por exemplo regulamentação alfandegária produzida sobre o trato, permite-nos traçar um quadro geral.

Ano	Navio		Destino	Carga
1556		n	Açores (Terceira)	mantas de lã de cabra de Escarigo; burel, linhas e camisas feitas
1557	António de Freitas	N	Açores (S. Miguel, Ponta Delgada)	32 cobertores de Castela; 125,5 varas de estamenha de Castela; 11 varas de sarapilheira; cordas para atar estes têxteis
1558	Nossa Senhora da Conceição	n	Açores	panos de linho, estopa e buréis
1558	Espírito Santo	C	Açores (Terceira e S. Miguel	vinhos, castanha e panos de Londres
1567	Nossa Senhora da Ajuda	C	Canárias (Palma)	castanha, linhas
1568	Pantalião Pires	N	S. Tomé	panos de cores, linhos, chapéus, ferramenta e "coisas miúdas"
1568	Fiéis de Deus	N	Açores (S. Miguel)	Lãs

[2061] ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 4, fl. 11v.
[2062] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 3, fl. 35v.

Ano	Navio		Destino	Carga
1568	António Gonçalves o Herdeiro	n	Canárias (Tenerife)	madeira de canastras e aduela
1584	Jesus da Ajuda	n	Açores (Terceira e S. Miguel	vinhos, castanha e noz
1584	Santo António	n	Açores (Terceira e S. Miguel	vinhos, castanha e noz
1596	Nossa Senhora do Rosário	n	Açores (Terceira)	cal do Mondego
1597	Santo António	C	Açores (Terceira)	sal e 1 milheiro de arcos, de Aveiro
1600	João Pires Maio	n	Canárias (Tenerife e Palma)	louça, sal, arcos, de Aveiro

Legenda: C – caravela; N – nau; n – navio

Fonte: ADP – Cartórios notariais consultados

Quadro 26 – Cargas remetidas para as Ilhas (séc. XVI)

A informação sintetizada no quadro 26[2063] dá-nos uma ideia muito clara sobre o assunto. Nele encontramos os produtos de Riba-Douro (vinhos, castanha, noz) e artigos cujo comércio há muito era polarizado pela cidade do Porto, no âmbito de uma estratégia de implantação do seu poder económico no norte de Portugal.

Penso ser significativo o facto de o Porto funcionar como um centro abastecedor de vinhos ao arquipélago açoriano[2064]. Trata-se de carências agrícolas estruturais que explicam igualmente as exportações de castanha e, tal como já verificamos, de azeites durienses. Estes, embora ausentes do mesmo quadro, constituem um dos principais artigos exportados a partir do Porto, e as Ilhas recebem-nos. "Para as Ilhas adjacentes, escreve Vitorino Magalhães Godinho, [...] transportaram os Portugueses o seu apetrechamento essencial, com excepção também da oliveira"[2065]. Neste contexto, a procura insular (como acontecia com os vinhos no caso dos Açores) funcionou como um bom estímulo para o aumento da produção

[2063] Na sua elaboração foram apenas considerados os navios que tinham as Ilhas como destino (uma vez que, tratando-se de escalas, não havia garantia de que a carga, ou parte dela, tivesse sido descarregada aí) e os documentos que indicavam especificamente o tipo de fazendas transportadas (na maior parte dos fretamentos, como se disse, menciona-se apenas a entrega, ao mestre, de "mercadorias").

[2064] Neste quadro, aliás, é o único destino insular que os recebe. Os vinhos açorianos que vimos terem chegado ao Porto num dado momento da centúria, vinhos verdes, são uma mera excepção.

[2065] *Os descobrimentos e a economia mundial...*, citado, vol. IV, p. 46.

agrícola (e, sobretudo, vitícola) controlada pela cidade[2066]. Verificamos também envios de linhos produzidos no entorno urbano e por todo o Entre Douro e Minho, o sal de Aveiro, as madeiras, para a tanoaria e fabrico de recipientes variados, provenientes da Galiza e das Astúrias, os têxteis beirãos e castelhanos que circulavam através do Vale do Douro em direcção ao Porto, e a vasta gama de tecidos provenientes do noroeste europeu, aqui representados pelos panos de Londres mas, como já vimos antes, integrando largas quantidades de roupa flamenga (e francesa). O transporte de panos era tão intenso que, em 1522, o rei, a pedido dos mercadores do Porto, facilita o trânsito e responde afirmativamente às suas pretensões dispensando do pagamento de sisa de entrada os "panos que mandassem vender as ilhas"[2067].

Portanto, dois grandes conjuntos: os artigos produzidos no *hinterland* e os que chegam à cidade vindos dos mercados externos de referência. Relativamente a estes, aos têxteis, devemos juntar uma grande variedade de manufacturas flamengas, francesas e britânicas, indispensáveis à economia marítima da cidade. As mercadorias estrangeiras constituem o grosso das exportações portuenses e são exemplo claro da dependência do trato português face ao estrangeiro[2068]. Quanto aos artigos produzidos na própria cidade, destacam-se as ferramentas (mercadoria-chave so seu comércio marítimo), manufacturadas nas suas oficinas com metais importados (nomeadamente da Biscaia e da Inglaterra), a já citada tanoaria (com uma forte implantação na urbe) e a cordoaria, aqui apenas referida como aplicada na arrumação das cargas[2069], mas usualmente expedida nos navios que saíam pela barra.

Acrescentando a este rol os mencionados azeites durienses e as sedas transmontanas e beirãs, estas trazidas regularmente por um numeroso grupo de mercadores de Trancoso com relações junto dos comerciantes do Porto, bem como o pescado (há notícias de carregamentos de sardinha para as Ilhas), ficaríamos com o rol das exportações praticamente completo.

[2066] No respeitante aos azeites, também ajudou a forte procura com origem na Flandres, região carenciada em muitos produtos alimentares.

[2067] AHMP – *Provisões*, liv. 1, fl. 153.

[2068] Os fretamentos, sobretudo os que dizem respeito às viagens para o Brasil ou à armação de escravos em África e arquipélagos adjacentes, contemplam também diversas cargas de farinhas que, dada a procura de alimentos em algumas Ilhas, como as Canárias em certos momentos, implicará que parte delas seja comercializada nas escalas; os cereais para as fazer são, na sua maioria, importados (dos Açores ou da Bretanha); ora, apesar da escassez crónica de pão na cidade, eles entram, como se vê, no quadro das exportações portuenses, obedecendo aos ritmos impostos pelo comércio.

[2069] Mas, significativamente, não desperdiçada e mandada cobrar juntamente com os panos que não haviam sido vendidos.

Salvo excepções (as sedas e várias qualidades de panos flamengos), é um comércio de produtos de baixo valor acrescentado mas essenciais e, portanto, de colocação garantida. Um comércio que interessa aos maiores mercadores, àqueles que estão envolvidos nos grandes negócios do seu tempo e movem-se com à-vontade nos nas principais praças europeias. Um comércio que, integrando os produtos disponíveis nas Ilhas, é estratégico na estruturação de todo o trato colonial. Uma última palavra sobre este quadro, quanto às embarcações registadas. Correspondendo ao que atrás foi dito sobre o assunto, com excepções (três naus até 1568), a generalidade das naves em actividade (três caravelas e sete navios)são de pequena volumetria mas respondendo com agilidade ao tipo de comércio que lhes era requerido.

17. O comércio de vinhos das Ilhas

Coligir os dados contidos nas cartas de fretamentos e em variadas obrigações contraídas juntos dos mestres dos navios do Porto que se dirigiam para o Brasil[2070], é um meio satisfatório para percebermos a importância do que atrás foi referido. Como se pode verificar no gráfico 42, e tal como vem sendo dito, a esmagadora maioria dos navios que partiam da cidade para viagens a longa distância, faziam escala nas Ilhas.

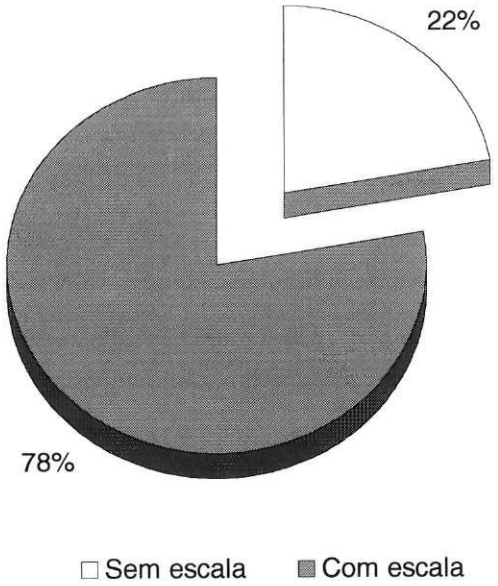


Gráfico 42 – Viagens rumo ao Brasil (século XVI)

[2070] E, num caso, para o arquipélago de S. Tomé e Príncipe.

A colocação estratégica destes arquipélagos faz com que à medida que o século XVI avança, estas escalas ganhem um relevo especial. A logística montada em cada um deles, os negócios impulsionados por mercadores, agentes, feitores e encomendeiros das inúmeras empresas aí instaladas fazem com que elas sejam praticamente obrigatórias. Fundamentalmente, para carregar vinhos. Sendo que o essencial sobre as escalas já foi dito na parte inicial deste estudo, fiquem agora apenas duas ou três notas complementares.

À localização privilegiada junta-se o facto de as ilhas tocadas à ida serem capazes de produzir vinhos de boa qualidade. Também estes são estratégicos, pois muito do comércio que se faz depende da sua existência. Entre os melhores estão, já o sabemos, os da Madeira e os das Canárias. Nesta sequência[2071]. Eles são, e a leitura das cartas de fretamento dissipa qualquer dúvida que possa existir sobre isso, a principal razão das escalas dos navios em trânsito para o Brasil. No primeiro caso, admite-se a paragem no arquipélago por vinte e duas vezes, das quais catorze delas são para carregar vinhos. No segundo, das quinze escalas previstas para as Canárias, onze têm as mesmas motivações[2072].

Ou seja, o trânsito oceânico de vinhos em navios do Porto, é, na sua maior parte, o trânsito dos vinhos insulares. Isto acontece por motivos ainda não totalmente esclarecidos. Sabe-se como os vinhos das Ilhas, especialmente os das Canárias, vinhos fortes, eram qualificados para o transporte marítimo, fazendo a "roda" nas viagens. Sabe-se como os mercadores do Porto tinham interesses nesses lugares, na actividade vinícola insular, inclusivamente, e habitualmente forçavam a escala. Mas isto não esclarece tudo. A produção de Riba-Douro, se bem que abundante, e em boa parte também encaminhada para a exportação (ainda há pouco vimos parte dela ser levada para os Açores), destina-se, na sua maioria, ao consumo local sendo o seu comércio objecto de um controlo apertado por parte da Câmara. No fim de contas, um controlo sobre rendimentos essenciais, pois estando os vinhos sujeitos a imposição, é receita que se gera localmente, a maior de todas, e financia outras isenções. Dito isto, verifica-se que à Câmara não lhe interessa ver sair vinhos que não lhe vão dar lucro. Um controlo, portanto, onde estão em jogo motivações

---

[2071] No seu sólido estudo monográfico sobre o comércio de vinho canário, já citado, Manuel Lobo Cabrera informa-nos que só a partir da segunda metade do século XVI o vinho se tornou o produto de exportação por excelência do arquipélago. Entre outras, ver p. 22, 24-25, 264-269.

[2072] Num e noutro caso, estes números podem ser ampliados pois não há indicação expressa sobre os motivos da escala.

diferentes, que opõem a Câmara aos produtores, e que não tardarão a despoletar a primeira "grande questão vinícola do Douro"[2073].

Estas limitações, somadas às qualidades dos néctares insulares transportados, ao acentuado aumento da produção (nítida nas Canárias) desde meados do século, e à estratégia geral dos mercadores, reforçou o interesse destes no trato de vinhos das Ilhas.

Eis mais um factor a considerar na clivagem que, em Quinhentos, se observa entre mercadores e a vereação do Porto. Esta, ao limitar as saídas de vinho, seja pelas necessidades de consumo da cidade, seja pelos dividendos que a venda local lhe proporcionava, forçou os comerciantes e os mareantes a encontrar alternativas. Estes, como vimos, descobriram-nas nas Ilhas. E, exploraram-nas de várias maneiras. Inclusivamente, trazendo vinhos insulares para venda na urbe. Estes, embora nunca tenham chegado em quantidades por aí além (embora saibamos que os desembarques de pipas são muito regulares e, em certos casos algo volumosos[2074]), juntamente com os de Monção, do Ribatejo e de Andaluzia, por não estarem sujeitos aos constrangimentos comerciais e fiscais impostos aos durienses, chegaram a preocupar a Vereação. Isso pode ser verificado pela quantidade de vezes que foi preciso debater a questão dos "vinhos que entram pela foz", tema polémico até ao momento em que a produção duriense alcançou níveis que lhes permitiram dominar o consumo e a exportação, o que viria a acontecer nos últimos anos do século XVI.

A generalização deste comércio, o destaque que o vinho insular detém entre a pauta de mercadorias em circulação, justifica, por si só, a importância das relações entre a cidade e as ilhas produtoras.

Data	Navio	Destino	Escalas		Observações
			Madeira	Canárias	
1565.06.04	Espírito Santo	Brasil	60		30t
1568.08.21	N.S. da Conceição	Brasil	80		40t
1568.09.23	N.Sª da Vitória	Brasil			Vinhos no Funchal

[2073] Sobre este assunto, e para uma compreensão mais geral do tema, ver 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. Veja-se também a análise efectuada por SILVA, Francisco Ribeiro da – *O Porto e o seu termo...*, citado, vol. I, p. 136-180. Refira-se que, entre os homens da Câmara, contam-se produtores de vinho interessados neste comércio e que, desde a segunda metade do século XVI, há um inegável aumento nos índices da exportação de vinhos.

[2074] Nos anos de 1573-1574 entraram no Porto mais de 200 pipas de vinhos canários e madeirenses (mais exactamente 213 pipas, dois barris e vários quartos); ADP – *Cabido*, liv. 106.

			Escalas		
1568.10.18	A Conceição	Brasil	70	60	Mínimo
1569.12.21	Santiago	Brasil	40		20t
1570.02.14	Santiago	Brasil	56		Anula o anterior
1571.02.28	S. Bento	Brasil		8	Mínimo; só de 1 afretador
1572.03.29	N.Sª da Ponte	Brasil	16		Mínimo
1572.12.06	S. Bento	Brasil			Vinhos na Palma
1573.02.27	Espírito Santo	Brasil			40 mil reais de vinhos na Palma
1573.08.21	N.Sª do Rosário	Brasil	20		Talvez nem todas com vinhos
1574.10.06	S. Bento	Brasil		60	30t
1575.07.14	Santo António	Brasil			Vinhos na Palma ou na Madeira
1577.05.15	S. João	Brasil			Vinhos na Madeira
1577.09.19	Corpo Santo	Brasil			12 a 15 pipas na Madeira ou Palma
1579.07.22	S. Boaventura	Brasil			Vinhos da Madeira; ano anterior?
1584.08.21	João Lopes	Brasil			Vinhos na Madeira
1585.02.04	As Chagas	Brasil		16	Mínimo; só de 1 afretador
1595.07.05	Fortuna	Brasil			20 mil reais de vinhos na Madeira?
1596.03.06	N.S. da Conceição	Brasil	120		
1596.09.05	N.Sª de Sete Fontes	Brasil		38	Em Garachico ou Madeira?
1597.01.03	N.S. da Conceição	Brasil			Vinhos nas Canárias
1597.00.00	Fontão	Brasil			Vinhos nas Canárias
1600.12.19	N.Sª da Boa Viagem	Brasil			Vinhos nas Canárias
	Totais		462	182	

Quadro 27 – Vinhos nas escalas da Madeira e Canárias (pipas)

Um breve comentário a este quadro. Como se pode verificar, a Madeira suplanta o arquipélago das Canárias no total de pipas de vinho embarcadas para o Brasil. Contudo, os números podem ser substancialmente diferentes. Note-se que aqui apenas se apresentam os dados registados nas cartas de fretamento e, como se sabe, a maior parte delas são-nos desconhecidas. A impressão geral fornecida pela totalidade da documentação mostra-nos um movimento idêntico ao aqui já referido quanto à instalação das companhias nas Ilhas: numa primeira fase, predomínio da

presença na Madeira e do papel que os seus vinhos desempenham no trânsito marítimo; no último quartel do século (pelo menos), as Canárias suplantam o arquipélago português em cada uma das dimensões apontadas. Portanto, este tipo de dados deve ser lido e interpretado com as necessárias cautelas.

Tal como dizia antes, só os vinhos justificavam a importância das relações Porto-Ilhas. Justificavam também, e com isto concluo o tema das mercadorias embarcadas, a expansão, já referida, da tanoaria e dos fabricantes de vasilhas, cujo estatuto melhorou substancialmente no Porto de finais de Quinhentos e primeira metade de Seiscentos[2075]. Tal como também já foi referido, os contratos de fretamento revelam o compromisso dos comerciantes em embarcar pipas e cascos vazios que os seus feitores e associados se encarregarão de encher de vinhos na Madeira e nas Canárias.

Esta procura intensa de vasilhame tem efeitos na navegação: o investimento na compra e venda de madeiras para abastecer as oficinas de tanoaria da cidade e das Ilhas, intensifica a frequência dos circuitos marítimos que ligam à Galiza e às Astúrias, em cujos portos se contrata o fornecimento das aduelas, madeiras e vimes. Por outro lado, é cada vez maior o número de artesãos que embarcam no Porto rumo aos centros insulares, onde se instalam, fenómeno que já tivémos oportunidade de acompanhar.

18. Perturbações à navegação

Do que atrás foi escrito, resulta bem clara a intensa circulação marítima em torno das Ilhas. Esta, como se sabe, foi um chamariz muito forte para os corsários franceses, ingleses e holandeses que, desde a primeira metade do século XVI, levam a efeito uma guerra cujo objectivo primordial é o desgaste dos recursos marítimos ibéricos. A implantação estratégica dos arquipélagos, pontos de apoio fundamentais para as armadas e navios soltos em viagem através das rotas imperiais, faziam das suas águas excelentes pontos de espera, utilizados pelo corso e pirataria daqueles estados, que também frequentavam os pontos-chave junto à costa portuguesa para os interceptar. Como escreve Ana Maria Pereira Ferreira, "merecem alguma atenção os roubos efectuados no perímetro açoriano, espécie de microcosmos onde quase todos os elementos se encontram presentes"[2076].

As presas mais desejadas são os galeões da prata, vindos das Índias de Castela, e as naus da pimenta e das riquezas orientais, provenientes do império asiático

---

[2075] OLIVEIRA, Aurélio de – *o. c.*, p. 219.

[2076] *O essencial sobre o corso e a pirataria*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1985, p. 28.

português, seguindo-se-lhes os navios carregados nas Ilhas. Mas os assaltantes não escolhem. Como foi dito, um dos principais objectivos da sua actividade é enfraquecer os contingentes navais peninsulares e, consequentemente, as suas economias. Portanto, qualquer presa é bem vinda. Para além deste objectivo, mais geral, capturar um navio adversário representa várias coisas para o corsário:

- Reforço do seu poderio, integrando-o na sua própria frota;
- Amortização dos custos da expedição, com o saque obtido ou com o resultado da venda da carga e do navio num porto aberto;
- Acumular receitas enquanto não encontra a presa que procura, recebendo resgates ou parte do carregamento, "de cortesia", espécie de imposto de corso cobrado à vítima para que esta pudesse seguir viagem.

São frequentes as notícias de assaltos e apresamento de navios. Inicialmente, foram orquestradas por predadores franceses e, já na segunda metade da centúria, por corsários ingleses, sendo a acção destes mais incisiva a partir de 1580. Na parte final do século XVI, os holandeses aparecem em força, levando a cabo operações espectaculares[2077].

Como já vimos, a generalidade dos navios que andam no trato insular são embarcações de pequena tonelagem. Com excepção das naus e navios mais volumosos, ocupados em rotas mais alargadas, poucos ou nenhuns andam artilhados. Além disso, a equipagem daquelas naves era bastante reduzida, raramente ultrapassando a dezena de tripulantes. Portanto, não tinham quaisquer hipóteses de resistir aos predadores "que andavam de armada" e as únicas defesas que podiam esperar eram a rapidez, para fugir, e o patrulhamento dissuasor das armadas. Vezes sem conta, nem um nem outro resultaram.

Consideremos os seguintes exemplos.

- Até 1551, entre diversas operações levadas a cabo por corsários franceses[2078] registe-se o assalto do "navio de Pedro Rodriguez de sam João

---

[2077] Por vezes, mais espectaculares do que lucrativas, como aconteceu com o grande assalto da armada do holandês van der Does às Canárias no qual a ilha da Gran Canaria esteve ocupada entre Junho e Julho de 1599, mas cujos resultados, de forma alguma, agradaram aos atacantes. Para uma visão geral desta acção, integrada no contexto mais alargado da revolta dos Países Baixos contra a coroa espanhola, ver 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...*, citado, p. 15-24.

[2078] A maioria dos assaltos teve a autoria de corsários normandos, sobretudo dos portos normandos de Dieppe, Rouen e Harfleur. Também se documentam outros perpetrados por bretões (com quem havia e no futuro se reatará uma forte ralação comercial) de Honfleur, Le Croisic, Saint Malô e La Rochelle.

[da Foz] cargado d'açucar da Jlha da madeira ao cabo de sam Vycemte"[2079] e a captura de outras embarcações da cidade regressadas[2080] do mesmo arquipélago da Madeira e, também, dos Açores[2081].

- No ano seguinte, a nossa já conhecida frota de *Monsieur Jacques* fustigou o arquipélago durante alguns dias (viera da Madeira onde também causara problemas), fazendo várias presas.

Embora os efeitos do corso francês se continuem a fazer sentir para além dos anos cinquenta, a partir desta altura o problema agrava-se, sobretudo pela entrada em cena dos britânicos. As primeiras expedições à costa da Guiné terão ocorrido em 1551. Os lucros obtidos incitaram os empresários de navegação a repeti-las nos anos seguintes. Os protestos portugueses junto da corte britânica não surtiram qualquer efeito e as violações ao *mare clausum* de Tordesilhas prosseguiram. Em 1566, no mesmo ano em que aconteceu um importante assalto francês ao Funchal, liderado pela frota do "senhor de Moluc" (Bertrand de Montluc), os Winter ingleses, os "Vuinteres" como aparecem designados na documentação coeva, atacam em Cabo Verde, sendo os seus navios (bem como o do compatriota Thomas Fleming, este nas águas de S. Miguel, e possivelmente, o *George of Chichester*, do capitão John Smith em lugar desconhecido[2082]) apreendidos pela entretanto reforçada armada de patrulhamento, incumbida da vigilância do corredor marítimo que ligava a costa portuguesa aos Açores[2083].

A presença inglesa, por outro lado, terá tornado evidente a necessidade de uma maior articulação entre as políticas de D. João III e Carlos V, e teve como resultado a assinatura de um acordo bilateral mediante o qual "as armadas de Portugal e da

---

[2079] AZEVEDO, Pedro de – *o. c.*, p. 165. Há outras tomadias, das quais não se referem locais da ocorrência nem rotas prosseguidas mas que, pela estrutura das perdas, deverão ter relação com as Ilhas.

[2080] Em regra, os assaltos acontecem na viagem de retorno, quando os navios vêm carregados com mercadorias mais valiosas.

[2081] Num caso, de 1518, ocorrido com um navio do Porto que fazia a rota Madeira-Flandres, para além da embarcação perdeu-se açúcar, dinheiro e roupa. Noutro, de 1528, com um barco que se dirigia dos Açores para Inglaterra, só se perdeu o pastel carregado. Sobre estes dois episódios e a problemática dos assaltos em geral ver FERREIRA, Ana Maria Pereira – *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*..., citado, p. 350, 356.

[2082] 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.

[2083] Ao saber que os Winter haviam conseguido carta de marca (no valor de 14 mil cruzados) da rainha de Inglaterra, 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 requere". *Corpus codicum*..., citado, vol. IV, p. 106. Estes assaltos, no entender de Mário Barroca, em obra já citada a propósito das iniciativas de defesa da barra do Porto, principalmente o de Montluc, precipitaram a adopção do modelo italiano na construção de fortalezas costeiras como o castelo de S. João Baptista da foz do Douro.

Espanha passaram a agir em íntima cooperação na luta contra os corsários e piratas que infestavam os mares, cada vez em maior número"[2084].

A actuação dos ingleses tem sido objecto de profunda revisão historiográfica. Especialistas em história naval como 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, se deve, essencialmente, à iniciativa privada, surgindo como "obra de inúmeros pequenos navios, de obscuros promotores e de mareantes anónimos"[2085]. E torna-se bastante mais agressiva a partir do momento em que Portugal e Espanha juntam os seus destinos políticos.

Entre estes armadores, *merchant adventurers* de segunda geração (com apoiantes na própria corte tudor), generaliza-se a ideia da vulnerabilidade das forças navais ibéricas, sobretudo após o fracasso da invasão de Inglaterra em 1588. A partir de então, sucedem-se as expedições ao arquipélago dos Açores, com resultados desiguais, mas sempre com o propósito dos assaltos às armadas das Índias.

- Entre meados de Setembro e inícios de Outubro desse mesmo ano, uma esquadra de George Clifford, conde de Cumberland, apodera-se de sete embarcações portuguesas fundeadas no ancoradouro do Faial, captura vários navios que regressam do Brasil e ainda consegue apresar uma nave procedente da Nova Espanha.

[2084] MONTEIRO, Saturnino – *Batalhas e combates da marinha portuguesa*..., citado, vol. III, p. 269 (ver também p. 266 sobre o ataque francês ao Funchal). FERREIRA, Ana Maria Pereira – *O essencial sobre o corso*..., citado, p. 39. Sobre o provimento das armadas e aspectos desta identificação de objectivos marítimos entre Portugal e Espanha, ver MATOS, Artur Teodoro de – "Os Açores e a *Carreira das Índias* no século XVI", in *Estudos de história de Portugal*..., citado, p. 93-110. Diga-se que desde 1538 há tentativas de organização de forças navais de vigilância para cujo esforço o Porto é chamado. Nesse ano, o alcaide-mor João Rodrigues de Sá recebe instruções em várias missivas para recrutar marinheiros e requisitar navios para integrarem as armadas da costa, Flandres, Índia e Ilhas. AHMP – *Provisões*, liv. 1, fls. 318 e 339.

[2085] 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*..., citado, p. 32-33, onde o estudo anterior é citado. Evidentemente, o papel da rainha inglesa, não foi de total afastamento, apoiando esta empresa oceânica de tempos a tempos, e concedendo facilidades à formação de companhias destinadas à exploração do comércio marítimo. Contudo, durante muito tempo, o seu principal objectivo era não provocar Filipe II, consciente do poder marítimo da Espanha. Relativamente ao espaço português, proibiu tentativas de desafio do monopólio nacional na costa ocidental africana; no início dos anos oitenta retirou qualquer apoio da coroa britânica ao projecto de instalação de uma força naval nos Açores para impedir a chegada da prata a Espanha. Como veremos em seguida, havia (pelo menos até aos anos setenta) também, da parte dos armadores portugueses e, sobretudo, dos seguradores espanhóis, a consciência de que era possível apresentar junto da soberana inglesa reclamações contra tomadias no mar que originavam prejuízos consideráveis.

- Em 1591, novos combates nos Açores, entre as Flores e o Corvo, opõem uma armada de cinquenta e cinco unidades, comandada por Alonso de Bazán, a uma força inglesa enviada por Thomas Howard, conde de Suffolk. Destes combates resultou a captura do galeão *Revenge*, nau capitânia de Drake em 1588, e a morte de Richard Grenville, almirante da armada britânica.

- Em 1593, Cumberland[2086] organiza um novo *raid* aos Açores (o sexto da sua conta pessoal), mas os ingleses são repelidos, rumando em seguida para a ilha Española onde não obtiveram melhores resultados.

- Em 1594, nova esquadra inglesa destacada por Cumberland rende a nau portuguesa *Cinco Chagas*, comandada por Francisco de Melo, afundada após duros combates onde perderam a vida William Anthony, líder dessa força, e o seu lugar-tenente, o vice-almirante George Cave. Nesta ocasião, os ingleses são obrigados a retirar face à reacção imposta pelo veterano Luís Coutinho, capitão do galeão *S. Filipe*.

- No ano seguinte, e para finalizar esta lista, Cumberland, agora em pessoa, dirige nova expedição aos Açores, mas não conseguiu 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, sendo no entanto derrotado pela almiranta da armada da Terra Firme[2087].

É na sequência de expedições como estas que acontecem os incidentes com pequenos navios de comércio, como os do Porto que, embora avisados da situação[2088], às vezes não conseguem evitar atravessar-se no caminho dos assaltantes. Estes encontros resultam, frequentemente, em capturas e pilhagens. Entre os muitos casos documentados, citem-se estes quatro.

- Em 1590, Simão Vaz, Gonçalo Rodrigues e Gabriel Álvares, cidadãos do Porto, mandavam carregar de pastel, nos Açores, ilha de S. Miguel, o navio *Corpo Santo*, mestre António Duarte, morador em Massarelos. O seguro que

---

[2086] Que sofrera um revés importante em 1591 nas Berlengas, frente às galés de Francisco Coloma, que lhe capturaram uma nave de catorze canhões, uma zavra e uma caravela.

[2087] Todos estes casos, relatados em pormenor, em CEREZO MARTINEZ, Ricardo – *Las armadas de Felipe II...*, citado, p. 384-386.

[2088] A comunicação e acumulação de informação sobre as condições de mar em cidades portuárias, são essenciais para os seus mareantes se poderem precaver dos perigos e haver uma articulação de esforços entre os estados e as autoridades locais nas acções a desenvolver contra eles. Entre muitos outros, ficaram célebres os avisos publicados nos centros costeiros nacionais contra a pirataria francesa; mas outros houve: em 6 de Dezembro de 1566, na sequência dos incidentes com os franceses no Funchal, o cardeal D. Henrique, regente do reino, envia 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 naturaes", pedindo à cidade que lhe desse crédito. AHMP – *Vereações*, liv. 24, fl. 95v.

os mercadores tiveram o cuidado de fazer em Madrid, montava em 1 000 cruzados castelhanos. Em boa hora o fizeram. É que, no regresso ao Porto, o "navio foy tomado de ingreses", iniciando-se, de imediato, todo o processo de cobrança das apólices junto dos seguradores madrilenos[2089].

- Em 1599, Manuel Álvares, mestre de Massarelos, cujo navio era um dos que habitualmente fazia a rota insular para as Canárias[2090], também teve um destes indesejados encontros. Damos com este mestre em 14 de Abril no degredo de Valdamores, na outra margem do Douro, em frente a Massarelos, onde já estava há dias. Não sabemos se tinha o navio com ele, nem ao certo de que parte regressara. Sabemos é que "vinha da Ilha o qual botarão os ingreses no Mondego". Depois de se ter lavado e vestido foi autorizado a ir para sua casa[2091].

- Mais complicado, e 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 luguar 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 pelo melhor. As "peças" foram embarcadas e a nave fez-se ao caminho para Portugal. E foi então que a sorte mudou. Interceptada por um corsário inglês, a nau foi capturada e levada para Bristol, o porto negreiro mais activo das Ilhas Britânicas. Ora, aqui as coisas deixam

---

[2089] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 100, fls. 166v-167v.

[2090] Também é curioso verificar que há mareantes a repetir muitas vezes os percursos (sem que isso possa ser considerado especialização em determinadas rotas, pois apesar disso, não é raro encontrá-los a dirigir-se com os seus barcos para outras paragens) e as companhias com quem navegam (como é sabido, há uma preferência pela navegação "em conserva", opção indiscutível sempre que isso é possível). Este Manuel Álvares acompanha habitualmente o navio de Manuel Fernandes ou o do Fontão (também de Massarelos) e, noutras alturas, provavelmente, os três navegam juntos.

[2091] AHMP – *Livro de visitas de saúde de 1599*, fl. 73. Na mesma ocasião, foram autorizados a sair ("foram despachadas") outras cinco pessoas, que vieram por terra. Esse facto, e a omissão do despacho do navio, indiciam que a sua embarcação poderá ter sido perdida. Contudo, no ano seguinte, este mestre já está no activo e, juntamente com o seu companheiro de viagens, Manuel Fernandes, regressam de Garachico em Julho, nomeando procuradores para cobrança de letras que deixaram nesse porto em razão dos transportes que fizeram nos seus navios. ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 14, fls. 181-181v.

de fazer sentido. De acordo com as declarações dos homens, depois de ter chegado a Inglaterra, os assaltantes devolveram-lhes os escravos, ficaram-lhes com a nau e, em troca deram-lhes "hũa caravella que tinhão tomada a Amtonio Duarte vezinho de Massarellos termo desta cidade a quoall tinham tomada carregada de pastell".

Para além da curiosidade da troca de uma nau por um navio perfeitamente identificado (mais uma vítima portuense na rota das Ilhas), 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 terão sido vendidas? Haveria outros negócios não explicados? Teria havido mesmo assalto[2092]?

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. Aproximadamente 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, com outra embarcação, carregada de vinhos e outras mercadorias, fundeada na ilha de Santiago, Cabo Verde, em refresco antes de rumar ao Brasil. Quem também o encontrou aí foi a frota de Drake, e o que se seguiu foi o habitual numa qualquer operação de corso: a nau foi apresada e passou a integrar o contingente do corsário com um novo nome, *Mary* e um novo capitão, Thomas Doughty, nomeado pelo corsário[2093]. A captura de Nuno da Silva terá sido fundamental para o sucesso da viagem[2094]: o experimentado mareante português[2095] passou a ocupar as funções de piloto do *Pelican* (durante cerca de um

---

[2092] Dadas as deploráveis condições da caravela, os escravos foram desembarcados no Porto e enviados 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.

[2093] Mas, entre estes dois homens iriam registar-se inúmeros episódios de rivalidade, contestação e forte animosidade que, em certos momentos, colocaram em risco a expedição. Drake resolveu o problema com uma acusação de motim, julgamento sumário (e manipulado) e consequente execução de Doughty.

[2094] E para o conhecimento de grande parte da mesma pois, durante o cativeiro, manteve um diário que permanece hoje como uma das principais fontes deste sucesso.

[2095] Há várias referências a Nuno da Silva na documentação do Porto entre 1569 e 1596, portanto muitos anos para além desta aventura. Elas permitem-nos conhecer algo da carreira deste mareante, que começou por ser piloto no navio *S. Bento*, surgindo como um dos casos explícitos em que um mareante investe na compra, transporte e venda de produtos que o navio onde serve vai buscar (reserva-se "praça" no navio para a sua carga na carta de

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[2096].

Os exemplos anteriores, bem como as referências gerais ao corsarismo nas Ilhas, permitem-nos discernir um panorama geral de insegurança nestas paragens, em especial durante as últimas décadas do século XVI. A sucessão das perdas de fazendas e de navios e a acumulação de prejuízos bastante avultados, poderão estar na base de eventuais dificuldades sentidas pelos armadores e mercadores em conseguir quem estivesse disposto a segurar as mercadorias[2097] e, consequentemente, a fazer deste comércio, um comércio maioritariamente efectuado por conta e risco dos intervenientes.

Outros obstáculos, igualmente gravosos tanto para mareantes como para seguradores, eram as guerras ou os naufrágios.

---

fretamento). Dois anos depois (1571), possivelmente, em parte, graças aos lucros que conseguiu na actividade, era já proprietário em parceria com outros marítimos do Porto, de uma nau, curiosamente chamada também *S. Bento*, que fretou para o Brasil (aliás, trata-se, nitidamente, de um homem experimentado na rota do Brasil e, de todas as vezes que freta o seu navio, faz escala nas Ilhas, em Cabo Verde e nas 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 (chegando 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. Pretendo desenvolver um pouco mais a biografia deste homem do mar; de momento, indico os seguintes documentos: ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 31, fls. 78v-82v; Idem – *Po 1º*, 3ª série, liv. 38, fls. 45v-48v.

[2096] Temos assim que, nas duas primeiras viagens de circum-navegação realizadas, dois navegadores da zona do Porto tiveram um papel fundamental. A informação sobre este episódio, foi colhida em 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 inúmeros pormenores ilustrativos da importância do português na expedição). VITERBO, Sousa – *Trabalhos náuticos dos portugueses, séculos XVI e XVII*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988 (*fac-símile* da edição de 1898), p. 324-325. Relato semelhante é feito por 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 ancorados no porto da Praia e capturou o *Mary* que levava mantimentos para as colónias: vinhos, lãs, roupa, veludo, armas e ferramentas, mas, sobretudo, um piloto experiente, Nuno da Silva, afirmando que se tratava de um homem que viajou várias vezes para as Américas, conhecedor dos ventos e correntes do Atlântico e experimentado na navegação astronómica no hemisfério sul. Refere ainda que o corsário inglês o tratou muito bem, sentando-o habitualmente à sua mesa, dando-lhe tudo o que ele necessitava e, em seguida, libertando a sua tripulação.

[2097] Embora não se possa dizer que abundem, há várias notícias da falência de seguradores castelhanos (em particular de Burgos), e da má cobrança de prémios, factores que ilustram as dificuldades sentidas no sector neste período. Há elementos na documentação do Porto para se dizer algo mais sobre o assunto, que pretendo prosseguir em próximos trabalhos, tendo como referência básica os estudos produzidos sobre o tema por Hilario Casado e o livro que este investigador anuncia sobre o mesmo.

As primeiras, para além de motivarem a acção de predadores[2098], provocavam suspensões e desvios de rotas (que podiam acarretar a decadência de um qualquer destino) e controles apertados sobre a navegação. É que os comerciantes e os armadores tentam passar ao lado destas perturbações, lucrar com elas ou enfrentá-las por necessidade. Será um pouco por cada um destes motivos que se deve entender o fretamento do navio *Nazaré*, mestre Domingos Vicente, morador na Pederneira, em 13 de Março de 1581, contratado por vários mercadores do Porto para ir buscar trigo à ilha Terceira, na altura nas mãos das forças do Prior do Crato[2099]. Estava-se nas vésperas de um dos mais importantes (e decisivos) confrontos navais da História[2100]. A ocupação do arquipélago pelas forças daquele pretendente ao trono português mas, sobretudo, a presença francesa, ameaçando a continuidade do apoio estratégico das ilhas às frotas espanholas das Índias, representavam um risco que Filipe II não se podia dar ao luxo de correr. As fortíssimas ofensivas lideradas por D. Alvaro de Bazán, marquês de Santa Cruz, resultaram na criação de uma testa-de-ponte em S. Miguel (1582), decisiva para o assalto final à Terceira em 1583. Nestes combates participaram, integrando a frota luso-castelhana de Bazán, alguns marinheiros do Porto, entre os quais Cristóvão Jácome, piloto de navio, morador em S. João da Foz, "que se achou na brigua que se teve com os franceses no luguar dos Fajães da ilha de São Miguel e se achar na entrada da ilha Terceira"[2101]. Foi com natural regozijo que, após a vitória, o rei se apressou a escrever à cidade, convidando-a a organizar manifestações de júbilo pelo acontecimento[2102].

[2098] Que fazem da ocasião uma desculpa para atacar tudo o que se cruze na sua rota.

[2099] Comércio de risco, em época de esterilidade na cidade. Para garantir o retorno do navio, Fernão Nunes Barreto, feitor do rei na cidade, exige do mestre a apresentação de uma fiança de 500 cruzados garantindo o regresso à cidade com o trigo, e apresentando como fiadores alguns comerciantes da urbe. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 68, fls. 146v-148.

[2100] Aquilo a que hoje em dia os especialistas preferem chamar a batalha de Ponta Delgada, "foi 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. Veja-se a detalhada descrição do combate nesta obra, p. 151-156 e o desenvolvimento das campanhas no estudo de CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo – *Las armadas de Felipe II*..., citado, p. 287-304.

[2101] A carreira militar deste piloto começara com o socorro a Aveiro, prosseguiu 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 Guomez de Carvajalles per meu mandado [de Filipe II] corer a costa de Inglaterra e pellejar com duas lanchas de ingreses donde sayo muito mal ferido que veio a morer". Em consideração por estes serviços, à sua viúva foi concedida uma tença anual de 12 mil reais. Ver ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0006, fl. 321.

[2102] "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 jsso cesado os desseruiços 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

Em 1585, provavelmente devido à ameaça britânica, ordenavam-se constrangimentos à navegação para S. Miguel, Terceira e Madeira. Qualquer mestre que pretendesse sair para essas ilhas teria de o comunicar ao governador Pedro Guedes para este dar despacho, concedendo-lhe ou recusando-lhe "licença de mar"[2103].

O naufrágio é, provavelmente, o maior risco de mar. Um risco tido em conta por todos quantos, desde a Idade Média, avaliam as possibilidades de desenvolvimento da economia. É também, "o maior dos riscos" que esta conhece[2104]. Correm riscos os mercadores-afretadores. Correm riscos os mareantes que investem as pequenas economias no navio ou na carga. Em caso de acidente, o balanço é, no entanto, diferente: os mercadores tentam cobrar o seguro. As viúvas dos mareantes tentam recolher os salvados[2105].

Não parece que tenha havido muitos naufrágios na rota das Ilhas. Esclareça-se: nas viagens que as tinham como destino e não nas escalas, sobretudo nas de retorno. Naqueles casos, as perdas não se comparam às das carreiras das duas Índias, nem sequer às do Brasil. Entre toda a documentação reunida, apenas encontrei menções a dois naufrágios: um, já citado, da urca portuguesa *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, ambos de Massarelos, ocorrido em Março de 1577. Vinha carregado de vinhos (e trazia também vários barris de breu) das Canárias para entregar em Vila do Conde[2106] quando foi apanhado por uma tempestade que o arrastou para Esposende, onde soçobrou, nele morrendo o mestre, Fernão d'Aires, e,

---

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, publicado no *Corpus codicum*, vol. IV, p. 170.

[2103] Torre do Tombo – *Núcleo Antigo*, nº 110, fl. 152v.

[2104] Considerações avançadas por FAVIER, Jean – *Assurances et naufrages aux XIV^e et XV^e siècles*, in *Le naufrage*, Actes du Colloque tenu à l'Institut Catholique de Paris (28-30 janvier 1998). Textes réunis sous da direction de Christian Buchet et Claude Thomasset. Paris: Honoré Champion, 1999, p. 307. Considera este autor, no mesmo local, que o risco corrido em terra, não sendo negligenciável, não se compara ao ocorrido no mar: "A perda de um carro não é um prejuízo comparável à perda de um navio. A carga de uma besta ou a de uma carroça não tem nada a ver com uma cargação, mesmo com aquela que se mete num pequeno navio. E a protecção de um transporte terrestre custa infinitamente menos do que aquela que é preciso dispender com uma esquadra mercante".

[2105] Mais um exemplo de um assunto sobre o qual tenho vindo a insistir, o dos salvados, há muito regulamentado em Portugal.

[2106] Mais um mercado de recepção de vinhos das Ilhas, ou uma forma de fugir às questões com a Câmara do Porto, ou as duas coisas?

provavelmente, toda a restante tripulação. As viúvas passaram procuração para que fossem cobradas as pipas que traziam a marca dos defuntos[2107].

Sem consequências para os seguradores[2108], mas enorme dor de cabeça para os mareantes eram os constantes rebates de peste, que implicavam atrasos e interrupções do tráfico, bloqueios, quarentenas e mais desvios. No dia 17 de Junho de 1578, os guardas-mores de saúde do Porto, João Pais e o nosso já conhecido António Álvares da Pupa deslocaram-se a S. João da Foz por terem novas de que em Lançarote, Canárias, "morria gente do mall de peste". Como sabiam que em Lisboa se "guardavam disso", convocaram o juiz do couto, António Eanes, "para que elle juiz notiffiquase a todos hos mestres e pillotos do dito lugar por ao presente serem no mar, e ao pilloto da barra que não estava no lugar, e aos mais mareantes do dito lugar, que com pena de dez cruzados e hum ano de degredo pera hum dos lugares d'Afriqua nehũa pesoa fose a bordo de nenhum navyo que viese de mar em fora das ilhas de Canarya nem da ilha de Lãoçarote que he das mesmas ilhas de Canaria por se dizer haver sospeita se guoardarem das ditas ilhas por fallecerem em Lãoçarote e quoando viese allgum navio das ditas ilhas que ho poderião meter de demtro com seus batees sem entrar dentro delles e ho levar a toa ate ho ancorar omde se custuma dar degredo em fremte de Maçarellos; e sendo caso de necesydade a pessoa que ho meter de dentro emtrar no tall navio não se sayra delle hafora sem licença dos guoardas mores soo a dita pena"[2109].

19. Negócios bem sucedidos

Neste último ponto das relações entre o Porto e as Ilhas, gostaria de apresentar dois casos de sucesso que me parecem elucidativos do interesse que estes arquipélagos atlânticos tiveram para a cidade, tanto pela dimensão alcançada pelas empresas desenvolvidas como pelo papel-chave interpretado pelos seus mercadores.

Em 1618, levantava-se nas Canárias um processo contra uma companhia comercial portuguesa acusada de um "escandaloso grau de corrupção social, de fraude fiscal e

---

[2107] ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 58, fls. 117v-119. Embora a situação não possa ser comparável, este acontecimento ocorre no termo da viagem, altura crítica, na qual se registam as maiores perdas da Carreira das Índias de Castela, conforme aponta CHAUNU, Pierre – *Geógraphie des naufrages à l'Époque Moderne*, in *Le naufrage...*, citado, p. 48 (as águas dos Açores, aponta este investigador, surgem como um dos pontos onde eles mais ocorrem, apenas sendo suplantadas pela própria costa espanhola).

[2108] Salvo se as demoras causassem a deterioração das mercadorias.

[2109] AHMP – *Livro de visitas de saúde de 1577*, fls. 75-75v.

de monopólio encoberto"[2110]. Num negócio "redondo", largamente gerado no contrabando, que envolvia os oficiais do registo de Garachico, vários tabeliães, oficiais desse porto canário, barqueiros e os próprios frades franciscanos (associação curiosa, como perceberemos), a companhia usava Tenerife como trampolim para negociar mercadorias coloniais espanholas em Amsterdão, utilizando os seus recursos para intercambiar produtos de tinturaria, materiais de construção naval, sedas, pimenta e sal *via* cidade do Porto. "Os seus tentáculos", na expressão de Gómez Vozmediano, estendiam-se a La Rochelle [e a outros portos da Bretanha onde já os vimos desenvolver negócios de enorme amplitude no abastecimento de bacalhau às mais importantes cidades portuguesas], vários portos da Holanda, ao Brasil, Lisboa e a Sevilha, através de uma navegação intensa que fazia uso de navios de diferente pavilhão.

A dirigir esta firma estava o nosso já conhecido Domingos Lopes Vitória, que o fazia a partir do Porto, cidade de onde raramente saiu e a partir da qual movimentava todas as peças do seu xadrez pessoal. Já foi visto neste trabalho que se tratava de um mercador cristão-novo (daí a relativa surpresa da relação com os mendicantes cujos frades se encarregavam, por vezes, de lhe arrecadar as mercadorias em Tenerife e, depois, levá-las aos seus armazéns portuários), continuador da actividade de Lopo Nunes Vitória, um dos mais conhecidos mercadores portuenses da segunda metade do século XVI.

É dos que melhor percebe a importância das ilhas e da colocação de homens em pontos-chave do império, dos jogos do poder e da importância de garantir aliados junto dele. É um dos que aposta no trato dos vinhos, investindo somas avultadas na compra de matérias-primas para os tanoeiros contratando, pessoalmente, junto deles, os termos das operações. É um dos que usa os circuitos das Índias de Castela para aumentar desmesuradamente o seu poderio mercantil.

Outro dos elementos de quem se fala é Diogo Pereira. Eis mais um dado a acrescentar à sua biografia em parte já explanada neste trabalho. Cunhado de Domingos Lopes Vitória, seu sócio, passou a vida movimentando-se entre as províncias setentrionais da Espanha, os seus centros portuários e financeiros, e Madrid, expedindo materiais para a fábrica de galeões em que estes homens também estavam envolvidos e o despacho de alvarás e cartas de privilégio de que pretendiam beneficiar. Certamente, também, tentaria garantir influências e protecção para casos como o que vimos acompanhando; muito rapidamente, os filhos deste,

---

[2110] 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. 464.

Simão e Lourenço Pereira, estão em actividade, movimentando-se entre várias cidades de Espanha tratando de negócios da firma.

Os resultados desta empresa foram de tal forma espectaculares que, a certa altura, quando a firma centrou a sua atenção nas receitas fiscais da ilha, toda a oligarquia de Tenerife teve de cerrar fileiras e envolver-se afincadamente numa autêntica cruzada que chegou ao Santo Ofício. Se, de 1601 a 1610, as rendas reais das Canárias haviam estado nas mãos dos lisboetas Diogo e André Soares, sendo seu gestor em Madrid o cristão-novo António Rodrigues Lamego, entre 1611 e 1639 a administração desta renda estava na posse de Luís Lourenço, homem das ilhas, mas associado a seu irmão Luís e a seu primo Cristóvão de Ponte, originário de uma outra família do Porto e, em especial à "liga" liderada por Domingos Lopes Vitória[2111]. Isto é: depois do contrabando, a companhia portuense iniciava o assalto ao monopólio das ilhas de realengo, ameaçando a posição da citada oligarquia. Esta, "que durante anos havia prosperado graças à corrupção administrativa, enriquecendo o lobby lusitano e facilitando-lhe os seus negócios clandestinos"[2112], trata de denunciar a situação junto da corte e do tribunal inquisitorial. Sabemos que estes casos costumavam acabar com depurações e grandes fogueiras. Mas, também nesse aspecto, a firma Vitória soube contornar as dificuldades: se bem que alguns elementos mais débeis tenham "caído", como os Pereira, nas Canárias, o "núcleo directivo", onde se destacava Domingos Lopes Vitória, Rui Perez Cabrera, cunhado e sobrinhos do primeiro, resistiu "à ofensiva" e continuou em actividade, cobrando as rendas do mestrado de Calatrava, mantendo as suas casas bancárias (com os Lopes, de quem falarei a seguir, os Vitória são talvez os principais banqueiros do Porto), permanecendo activos nos negócios das Índias e "enriquecendo com interesses de alcance praticamente planetário"[2113].

Passemos às actividades insulares da família Lopes.

[2111] ANAYA HERNÁNDEZ, Luis Alberto – *o. c.*, p. 600-601. Este investigador, para além de nos mostrar também o poderio desta companhia ["têm uma liga feita ... e assim têm aviso nestas ilhas dessa corte e no Porto, Sevilha, Rochela, Ynglaterra e Flandres por que não se deixem as rendas destas ilhas por nenhum dinheiro e nessa Corte pagam por isso os ditos Pereyra e ganham quanto querem porque metem nestes Reinos cada ano uma grande soma e se achará entre as cartas e papéis em que se avisam aos ditos Pereyra e Domingo Lopez Vitória que não ymporta que se perca ou se ganhe nas ditas rendas pois do couro sairam sairão as correias"], revela diversas facetas do poderio destes homens: Tomás Nunes Pina, de quem se perde o rasto na documentação do Porto, está há dez anos na Holanda, continuando a mandar navios aos almoxarifes canários, que tem nas mãos; António Rodrigues da Fonseca, natural do Porto, é denunciado em 1631. As citadas rendas reais, permanecem nas mãos de portugueses até 1670.

[2112] GÓMEZ VOZMEDIANO – *o. c.*, p. 468.

[2113] GÓMEZ VOZMEDIANO – *o. c.*, p. 469.

Entre os cerca de meio milhar de registos notariais, camarários e alfandegários que documentam as vicissitudes do comércio do Porto com as Ilhas, resolvi, em jeito de primeira conclusão deste estudo, destacar um que sintetiza boa parte de tudo quanto foi escrito até esta altura. Trata-se da carta de quitação passada por Álvaro Eanes, cidadão do Porto, a seu filho, Simão Lopes, estante em Ponta Delgada, Açores, referente aos anos em que este aqui tratou dos negócios da companhia familiar. A história das relações dos Lopes, família portuense de banqueiros e mercadores, de origem cristã-nova, com os Açores, era antiga e bem conhecida pelo menos desde o tempo de Simão Lopes, homónimo avô do que aqui se refere. Essas relações foram ampliadas pela acção dos seus filhos, Marcos e João, do genro (o citado Álvaro Eanes) e do neto. Portanto, uma empresa familiar, estrutura típica do mundo comercial da Época Moderna, composta por vários personagens que intervêm na execução de diversificadas operações mercantis, e com ramificações que se estendem aos principais centros do comércio europeu de então: sabemos que parentes desta família, ou seus representantes, estavam instalados em Lisboa, Sevilha e na Flandres[2114]. Detinham contactos privilegiados com o mundo da finança, dos seguros e do grande comércio, em suma, integravam-se nas mais poderosas redes de negócios do seu tempo.

Os Açores proporcionaram-lhes o contacto com o mundo do transporte de produtos tintureiros, mercadoria interessante nos mercados do Norte, e também transaccionada *via* Sevilha; além disso, permitiram-lhes explorar os circuitos dos cereais e o trato inter-ilhas. Embora os resultados tenham sido desiguais, como se verá, esses eram riscos de um desafio que estes mercadores estavam dispostos a aceitar. Enquanto lhes foi permitido fazê-lo.

As contas, que apenas referirei em linhas gerais[2115], dizem respeito aos anos de 1579 a 1586, e apenas compreendem os negócios açorianos de Álvaro Eanes com o filho, embora tenha havido intervenção de outros membros da família. Diga-se que nesse período foram movimentados mais de 4 contos e meio de reais (concretamente, 4 631 430 reais). Houve letras de várias centenas de milhar de reais transferidas para o Porto, Baiona (Galiza), Madeira (com intervenção de um cónego na Sé do Funchal), Anvers e Lisboa, envolvendo banqueiros nacionais e estrangeiros (destes, destaque para Duarte Coronel, de Baiona, e "João Corcoeyra

---

[2114] Estudos mais aprofundados, que pretendo efectuar, mostrarão outros pontos, tais como a Madeira, a Galiza (um e outro mencionados neste documento) ou o Brasil.

[2115] Uma vez que, como disse, pretendo explorar esta linha de investigação noutros trabalhos. A quitação foi feita no Porto em 28 de Agosto de 1586. Inácio de Melo, moço da câmara do rei, morador em Ponta Delgada, deslocou-se à cidade para prestar contas, em nome e como procurador do citado Simão Lopes. ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 82, fls. 82v-91.

sobre Francisco de Marquyna", letra esta passada em Ponta Delgada). Contrataram-se, como disse, carregamentos de cereais para a Madeira (nem todos correram como se esperava), e fretaram-se navios nacionais e flamengos, como as urcas *Lucrécia* (na qual houve perdas) e *Salamão* para transporte de fazendas e pastel granado (só de uma vez foram 1 800 quintais[2116]) numa e noutra direcções. Impressiona o número de pessoas que, de uma ou de outra forma, estiveram envolvidas nestas transacções, apenas em S. Miguel: de uma vez, dez mercadores; de outra "certos lavradores"; de outra ainda, "seis homens de Ponta Delgada"; mais, noutra situação, "três clérigos"; e ainda, "lavradores de diversos lugares"; por fim, refira-se que, no fim destes anos, havia dívidas à companhia, distribuídas por 250 pessoas "moradores por toda a ilha", que totalizavam 1 970 000 reais, "as quais a maior parte estão perdidas".

Esta é outra das provas do poderio económico deste tipo de firmas. No balanço final, havia muito por explicar. Somando estas dívidas a outras perdas de negócios que correram mal, Simão Lopes ficava a dever ao pai a módica quantia de 3 653 350 reais. Nada que afligisse um e outro. Adiante-se, desde já, que a quitação foi aprovada e que Simão Lopes recebeu ainda 400 mil reais "em respeito ao serviço que fezera à dita companhia". Quanto ao que ficava por pagar, começando pelo calote das 250 pessoas, ouçamos a proposta de Simão Lopes, pela boca do seu procurador: "e por escusar demandas, duvidas e desgostos o dito Simão Lopez com ho dito Alvar'Eanes seu pay dise [...] que lhe querya dar e fazer boas como de feito fez estas dividas atras ditas perdidas e tomallas a sua conta delle Simão Lopez e has quer paguar a elle Alvar'Eanes por rezam de alguns guanhos que com ha dicta fazenda podia guanhar [...] na quall hobriguaçam de fazer boas as dictas dividas elle Symão Lopez daa ao dicto seu pay todos os guanhos que na dicta fazenda houve e podia aver pela muita provalydade [*sic*] e caise certeza que ha de nam se arrecadarem as taes dividas e pellas grandes, muytas perdas que teve na dicta fazenda como foy no saquo que Dom Antonyo dera na dicta ilha com hos franceses e em alguas carregações de tryguo que fez durante este dito tenpo". Quanto ao pagamento, ele seria "per dinheyro de contado dentro nesta cidade do Porto em tres paguamentos, convém a saber, hum terço no fim deste presente ano de quynhentos e oytenta e seis anos e ho outro terço no fim do ano de quinhentos e oitenta e sete anos e ho derradeiro terço meado ho ano de quinhentos e oitenta e oyto".

[2116] Com indicação de preços (1579): 950 reais/quintal; e a informação de que, deste pastel, tirados os direitos e as quebras, ficaram "forros" 1 504 quintais.

Como vimos atrás, a guerra era um imprevisto que podia frustrar as melhores intenções; por isso, à cautela, embora sem adivinhar que 1588 seria um ano mau para o dinheiro circular em navios, o devedor introduz a seguinte cláusula: "e decllararam elles partes que avemdo dentro no tempo que elle Symão Lopez he obriguado a paguar a elle seu pay os ditos tres contos e seyscentos e tres mill e trezentos e cinquoenta reais saquo na dicta ilha como ouve em Santo Domynguo e outras partes que em tall caso sem embargo do atras dicto correra ho risquo per conta do dicto Alvar'Eanes do que ao tall tenpo na dicta ilha estever".

20. Conclusões

Nesta primeira abordagem às relações do Porto com os arquipélagos atlânticos no século XVI, ressalta a necessidade de um estudo sistemático da documentação existente que, como se percebeu, revelará facetas geralmente ignoradas e surpreendentes para quem nunca teve um contacto mais estreito com ela, mas fundamentais para se compreender toda a dimensão desse relacionamento e do significado que ele encerra.

Para a cidade, as Ilhas constituiram-se como um elemento fundamental na estruturação do seu comércio marítimo. Diferenciadas ao longo do tempo, estas relações permitiram aos seus mercadores e navios, primeiro manter-se activos num quadro de relativa dificuldade suscitado pelo predomínio da rota indiana, na qual esses mercadores e navios do Porto escassamente participam, e depois projectar uma intensa actividade comercial-marítima no espaço atlântico, dificilmente igualável por qualquer outro porto nacional, actividade essa pela qual passa toda a estratégia dos grandes mercadores a partir da segunda metade do século XVI.

Graças à acção das grandes companhias, maioritariamente constituídas por mercadores cristãos-novos, descobrimos como se imprimiu uma dinâmica decisiva para impôr um carácter internacional à economia marítima desenvolvida a partir do Porto. Delineando e colocando em prática uma espécie de "divisão do trabalho", foi conferida a cada um dos arquipélagos uma função específica rapida e avidamente explorada. Por intermédio destas empresas, movimentaram-se produtos interessantes em todas as praças europeias, como os açúcares madeirenses, santomenses e canários, ou o pastel açoriano; experimentaram-se fórmulas de estabelecimento que criaram alicerços básicos para o incremento do trato brasileiro e americano, nomeadamente com o estímulo conferido pelos seus feitores e associados à produção vinícola madeirense e canária, incrementada, em grande parte, para e em função do interesse desse mesmo trato, e ao tráfico de escravos,

importante fonte de receitas e de movimentação entre as ilhas, a costa africana e a América.

Tornadas pontos de escala obrigatórios da navegação e plataforma de um intenso trânsito inter-insular e intercontinental, as Ilhas acolheram navios de diferente tonelagem, modelo e pavilhão que se ofereceram como meio de transporte básico e aproveitado, não só pelas grandes empresas, mas também por mercadores das ilhas e uma multidão de pequenos negociantes e gentes da cidade que, como homens participantes do espírito do seu tempo, viam no comércio uma forma de dilatar o seu orçamento. Se as cartas de fretamento ou as obrigações de carga nos dão uma boa amostra da movimentação marítima rumo às Ilhas, as procurações, testamentos e quitações deixam-nos perceber toda a dimensão deste movimento, de um tráfego de risco ameaçado por corsários franceses, ingleses e holandeses, e a importância do papel dos homens do mar como elos de ligação preferenciais e eficazes nos diferentes centros portuários envolvidos.

Estudar estes documentos, é conferir operações de transporte, de carga e descarga de mercadorias mais ou menos bem sucedidos, é observar operações de contrabando, de prata ou do que for mais lucrativo no momento, é, enfim, ver mercadores que não fizeram seguro a cobrar salvados, os únicos bens que podiam recuperar, de navios de má estrela, como a *Nossa Senhora da Rosa*, naufragada em Esposende no fim de atribulada viagem iniciada nas Canárias, ou da urca *Nossa Senhora do Rosário* perdida à vista da Madeira.

Conclusões gerais

Finalizado o estudo previamente estruturado é chegada a altura de retomar as principais ideias que dele emergem. Encaro-as como um balanço provisório sujeito, em muitos casos, a confirmação e revisão por estudos que importa necessariamente prosseguir.

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 gradualmente 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, desde cedo, demonstrou aptidão para este modo de vida. Tornado 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 gradualmente intensificado, gradualmente disponível para ser colocado em mercados distantes. Foi, em grande medida, esta estreita articulação com o *hinterland* que fez do burgo um porto marítimo. E os seus governantes medievos lutaram pela consolidação deste estatuto. Jogando 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 mesmo definitivamente.

As iniciativas de constituição do porto principiaram cedo. Ainda no século XIV se começaram a esboçar 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 certamente informados de outras realidades que conheciam 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 propriamente dito, 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 mais ou menos 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.

Esta dinâmica comercial, como foi visto, de imediato 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 trato forçosamente – e interessadamente –, era determinado pela procura externa.

Nesta primeira fase falta-nos, no entanto, o necessário suporte documental que nos permita percepcionar, de forma clara, as modalidades de envolvimento do seu tecido empresarial no comércio marítimo. O essencial da documentação que subsiste 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 encontram 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, preferencialmente, para a Flandres, França e Ilhas Britânicas, mas não deixando de frequentar assiduamente os atractivos pólos do Levante ibérico (com destaque para Valência) e as cidades portuárias italianas, fazendo um périplo constante que liga o Mar do Norte ao Mediterrâneo.

Todavia, entre o século XV e o século XVI as coisas alteraram-se substancialmente. É certo que continuamos a não ter documentação que nos possibilite 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, precisamente, 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 anteriormente com o dinâmico espaço insular destacando-se, inicialmente, as relações com a Madeira, Açores e Canárias e, logo depois, com S. Tomé, tornados pontos charneira de uma navegação que está prestes a descobrir o seu maior filão: o Brasil.

A partir de meados do século XVI descortinamos nós também o nosso pequeno filão documental: os cartórios notariais e a riqueza informativa que eles nos proporcionam, especialmente, como se disse na introdução a este trabalho, 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 especialmente centrado na rota brasileira – em estreita conexão com os principais mercados internacionais – e uma pujante, e agora claramente consolidada, ligação com as Ilhas, também ela dimensionada a nível internacional. Mas não só: ao mesmo tempo 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 nevrálgicos da economia europeia iniciando-as por uma forte participação nas praças ibéricas. Um conjunto de relações alargado e permanentemente estimulado que, para além de estar amplamente 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 altânticas 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 grande medida, este objectivo. Apesar de tudo, dos elementos recolhidos – e oportunamente indicados – emerge a noção de que esse estudo deverá ser ainda aprofundado e, porventura, alguns 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;
- 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;
- Esporadicamente 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 em termos de actividade naval, o mesmo não se poderá dizer do desempenho comercial em termos de 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, porventura, pelos apertados esquemas de organização do circuito) nem depois de 1570 parece que a sua participação tenha sido expressiva principalmente porque nesta última data a sua vocação, estabelecida, consolidada e em expansão, era vincadamente atlântica.

Neste sentido ganha maior evidência 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 nas dinâmicas geradas em torno desses circuitos. A um nível superior, muito superior mesmo, ao registado na carreira transoceância 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 fortemente intensificado depois de 1580. Há, inclusivamente, 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 alguns 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, nomeadamente das grandes companhias 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 mais ou menos destacado 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 holandesas de referência, dirigindo e integrando os contingentes de mercadores enumerados por Eufemio Lorenzo Sanz e onde podemos identificar alguns elementos do Porto que fazem o 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 vigorosamente 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, inegavelmente, 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 desempenharam importante papel, devidamente salientado nesta dissertação.

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, o Porto domina esmagadoramente a rota brasileira num processo que prosseguirá pela primeira metade do século XVII conforme reconheceram recentemente Amélia Polónia e Leonor Freire Costa. Disto resultou, sem dúvida, uma alteração da hierarquia portuária do reino ou, pelo menos, um acentuado ajustamento da mesma. De porto claramente secundarizado entre finais do século XV e primeira metade do século XVI, a dinâmica gerada em torno da 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 incontornável 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 da cidade em função do maior volume de tráfego, mais intenso a partir de 1573 quando o regime fiscal deixa de tornar interessante a arribada à Galiza, até então ponto fulcral 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. Este reflecte-se nitidamente no último quartel da centúria quando as políticas de higiene e saúde marítimas deixaram de dirigir-se, como até então, maioritariamente para o controlo dos navios nacionais e passaram a incidir claramente sobre o movimento das embarcações estrangeiras.

Facto que nos conduz ao fenómeno da navegação que acabou por dominar o grosso desta disssertação.

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 – dificilmente quantificável mas inegavelmente acrescida – constituiu-se em íntima conexão com os interesses comerciais dos novos mercadores (que, em parte, a detêm) concentrando-se, especializando-se, no circuito do Atlântico sul e "deixando" para as frotas vizinhas (Vila do Conde é o caso mais eloquente) primeiro, e para as urcas flamengas depois, o essencial 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 essencialmente no circuito brasileiro, com muito 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 – nomeadamente 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 naval demonstrada por essas potências e, no fundo, encetando-se como que uma espécie de "divisão do trabalho" em termos de 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.

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), nomeadamente 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 tendencialmente) 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, anteriormente ligadas à actividade comercial mas, no século XVI, reduzidas à condição de actores secundários nesse domínio, e a do mundo dinâmico da mercancia, dos novos comerciantes intimamente ligados a redes comerciais cristãs-novas, empreeendedoras, ligadas aos negócios mais importantes do seu tempo, com poder e raio de actuação que ultrapassa largamente as fronteiras nacionais. No entanto, sujeitas a constrangimentos de ordem jurídica impostos pela edilidade e, frequentemente, 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 Potosi, aquelles montes de Portugal onde taes madeiras se criavam".

Tempo dos galeões, dos contratadores, do Ouro. Tempo dos carpinteiros, dos homens de acha que construiram 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 contruiram alguns dos melhores navios que sulcaram os mares. Possa este trabalho servir para os lembrar. Como merecem.

Fontes e Bibliografia

Fontes Manuscritas

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).
Livros 0006 a 0010.

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 (1595-16603).

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, 8, 31.

Corpo Cronológico

Parte I, 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.

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 treslados de documentos medievais (especialmente do século XV) e modernos referente à alfândega do Porto.

Fontes impressas citadas e consultadas

ALBUQUERQUE, Luís de – *Alguns documentos sobre a colonização do Brasil (século XVI)*, edição de Luís de Albuquerque. Lisboa: Publicações Alfa, 1989, p. 120.

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 "Archivo 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, p. 37.

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 – *"Vereaçoens", 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.

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 portugalensium eorum qui in archivo municipali 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 – *"Vereaçoens". Anos de 1401-1449.* Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1980, p. 43 45.

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 Bramcamp – *Cartas de quitação del Rei D. Manuel*, in "Archivo Histórico Portuguez, 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.

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.

Livros de contas da ilha da Madeira. I. Almoxarifados 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 – *"Vereaçoens" (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).

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 Episcopológio*, 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, p. 202-203.

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.

Ordenaçoens 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.

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 – *"Indice 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 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.

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 citada e consultada

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, 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 – *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, 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.

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 – *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, 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.

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 Galícia medieval.* Pontevedra: Fundación "Pedro Barrié de la Maza Conde de Fenosa", 1992.

AUGERON, Mickaël – *Coligny et les espanols 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 – *Cadiz 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 Pᵉ 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 Pais 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.

BARROCA, Mário Jorge – *As fortificações do litoral portuense*. Lisboa: Edições Inapa, 2001, p. 81.

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, p. 92.

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 – *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", 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 História 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.

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 Eugenia Cadeddu). Cagliari: Consiglio Nazionale delle Ricerche/Istituto Sui Rapporti Italo-Iberici, 2001, p. 259-295.

BARROS, Amândio Jorge Morais – *O Porto e a construção dos navios de Vasco da Gama* in Estudos de Homenagem ao Prof. Dr. José Marques (no prelo).

BARROS, Amândio Jorge Morais – ver DUARTE, Luís Miguel.

BARROS, Amândio Jorge Morais – ver PEREIRA, Gaspar Martins.

BARROS, Estanislau de; FREITAS, A. Ferreira de – *Construcção naval*, 2 volumes. Lisboa: Biblioteca de Instrução e Educação Profissional, [1904] (integrados na colecção *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" (3ª 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 artífices 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, 2ª edição, Porto: Santa Casa da Misericórdia, 1999 (1ª edição, 1934 e 1964) (ver FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha e, autor do 3º 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: Excª 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)*, 2ª edição. Lisboa: Edições 70, 1981, p. 208.

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 quinhentista : as famílias dominantes do Porto (1500-1580).* Porto: Arquivo Histórico/Câmara Municipal, 1997.

CABANTOUS, Alain – *Dix mille marins face à l'oceán.* Paris: Edições 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 internacionale 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 (editors), Arnstadt, 1995/98, p. 65-78.

CASADO ALONSO, Hilario – *El mercado internacional de seguros de Burgos en el siglo XVI*, in "Boletin 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 toulousin 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 – *Los seguros marítimos de Burgos. Observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI* (policopiado), a publicar no próximo volume da "Revista de História" da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

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, p. 345-354.

CASADO SOTO, José Luis – *Construción 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 politico 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 – *Geógraphie 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 da 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: Celta 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 – *Naus e galeões na ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*. Cascais: Patrimonia Historica, 1997, p. 54.

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*, direcção 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 províncias de los Países Bajos. Una revisión historiográfica (XVI-XVIII)*, Ana Crespo Solana, Manuel Herrero Sánchez (coordenadotes). Tomo 2. Córdova: 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, respectivamente, 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 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 *Ensaios 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 – *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. 203-218.

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.

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 More–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, Mª 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. 489.

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.

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. 529.

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 seculo 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 – *Gobíerno y poder municipal en las ciudades de Aragón en la Baja Edad Media*, in *Actas do XVII Congrés d'Història de la corona d'Aragó* El món urbá 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.

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 da 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 proyeto fallido de defensa naval del archipielago 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 Atántico*. Comunicação apresentada às *V Jornadas de Historia Medieval Hispano-Portuguesas*, que decorreram em Cádiz entre 1 e 4 de Abril de 2003 (actas no prelo).

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 Descobrimentos Portugueses, 1989, p. 635 e seguintes.

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 na Ireland.* Londres: The British Museum Press, 2003.

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, p. 69-79.

FRUTUOSO, Eduardo – ver LOPES, António.

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 (XVI^{e}-XVIII^{e} siècles)*. Paris: Éditions Desjonqueres, 1997.

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 *Ensaios 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 Altântico, 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 Descobrimentos 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 historicas y estadisticas desde sus origenes hasta 1917)*, 2ª edição. Bilbau: Biblioteca Vascongada Villar, 1968, p. 30.

GUILMARTIN, JR., John F. – *Galleons and galleys*. Londres: Cassel & C°, 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 portuário español (siglos XVI-XX): perspectivas de investigación*, in *Puertos y sistemas portuários (siglos XVI-XX), Actas do colóquio internacional* El sistema portuário 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...*, citado, p. 429-453.

GUINOTE, Paulo – ver LOPES, António.

GUIRAL-HADZIIOSSIF, Jacqueline – *Valência, puerto mediterrâneo en el siglo XV (1410-1525)*. Valência: Edicions Alfons el Magnànim/Institució Valenciana D'Estudis I Investigació, 1989 (1° edição em lengua francesa, 1986).

HEERS, Jacques – *L'Occident aux XIV^e^ et XV^e^ siècles. Aspects économiques et sociaux*. Paris: PUF, 1966.

HEERS, Jacques – *Les barbaresques. La course et la guerre en Mediterranée, XIV^e^-XVI^e^ 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.

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..., citado, 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: Universidade de Barcelona, 2003, p. 391-399.

HINOJOSA MONTALVO, José - *La bahía gaditana y Valencia. Áreas de convergencia mercantil a fines de la Edad Media*, comunicação apresentada às *V Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval* (actas no prelo).

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.

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 das V Jornadas Hispano-Portuguesas de História Medieval*, no prelo.

IGUAL LUÍS, David – ver IRADIEL MURUGARREN, Paulino.

IRADIEL MURUGARREN, Paulino; NAVARRO ESPINACH, Germán; IGUAL LUIS, David – *Ricerche valenzane sul mondo urbano dell'Europa mediterrânea (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 caíques 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 reconstituição 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, p. 120-257.

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...*, citado, 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.

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, Goberno 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. 358.

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 (coordenadotes). Tomo 2. Córdova: Universidade de Córdoba/Ministerio de Asuntos Exteriores/Fundación Carlos de Amberes, 2002, p. 533-562

LUIS MARTÍNEZ, José - *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos 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. 9-10.

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.

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 Sendoa, 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 mercancias 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): Associación 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 XVI^e 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.

MENDONÇA, Henrique Lopes de – "Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI", in *Centenário do descobrimento da America. Memorias da comissão portugueza*. 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, XVII^e^-XVIII^e^ siècles*, p. 9-17.

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 acção 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)..., citado, 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 Estúdios "Astillero de Guarnizo", 1996, p. 419-439.

NAVARRO ESPINACH, Germán – ver IGUAL LUIS, David.

NAVARRO ESPINACH, Germán – ver IRADIEL MURUGARREN, Paulino.

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 LOMBARDERO, 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 lengua 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 XV^e 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.

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, 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.

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.

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.

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-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.

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.

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...*, citado, 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: Edicios 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.

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 póvoas marítimas*, 2ª edição. Lisboa: Vega, s/d, p. 194.

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 Altântico, 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 – *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.

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, p. 163 180.

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. 349.

SOUSA, Armindo de – *Tempos medievais*, in *História do Porto*, direcção de Luís A. de Oliveira Ramos. Porto: Porto Editora, 1995.

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

STOLS, Eddy – *Experiencias y ganancias flamencas en la monarquía de Felipe II*, in *Congresso 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 Tebas? 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 euremática...* 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 *Congresso 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 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.

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.

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 *Congresso 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 antiguamente se usárão 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/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 mostº 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
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

Data	Obra	Projectista	Executor/coordenador	Financiamento	Observações
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
1555.10	Cais		João de Figueiroa	Coimas da almotaçaria	Provavelmente Ribeira-Guindais. 2 500 reais aplicados na obra, entregues por João de Figueiroa que também era um dos almotacés do mês
1561	Cais Ribeira-Guindais		Pedro Gonçalves, pedreiro	Rendas da 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 Ruão		Imposição do sal e sobejos do 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 Ribeira			Rendas da câmara	Contratação de pedreiros e servidores. Pedra de dentro da cidade no valor de 2 mil reais
1571	Cais			Crescimento 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 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
1584.06.23	Cais da Ribeira	Manuel Luís	Francisco Neto de Figueiroa		Obra a pregão. Empreitada avaliada em 20 mil reais

Data	Obra	Projectista	Executor/coordenador	Financiamento	Observações
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
1594.02.09	Cais Ribeira-Guindais	António da Costa (Manuel Luís)	Gregório Lourenço, pedreiro, mestre da obra		Debate sobre as boticas que era preciso remover. Decide-se que o cais passa por baixo delas
1594.02/03	Cais da Reboleira		Gregório Lourenço, pedreiro, mestre da obra	Imposição do vinho e crescimento das sisas	Obras de emergência no "cais da alfândega"; dinheiros registados no livro do cais da Rib[a]
1594.07	Cais da Ribeira-Lada	António da Costa (Manuel Luís)	Gregório Lourenço, pedreiro, mestre da obra		Mais de 50 operários a trabalhar em simultâneo. Esse número crescerá para cerca de uma centena
1595.07.05	Cais da Ribeira-Lada	António da Costa (Manuel Luís)	Gregório Lourenço, pedreiro, mestre da obra		Pantalião Rebelo, novo procurador da cidade, passa a supervisionar a obra
1597.03.08	Cais da Ribeira-Lada	António da Costa (Manuel Luís)	Gregório Lourenço, pedreiro, mestre da obra		Recomeço de uma nova e profunda fase de trabalhos. Supervisão de Pantalião Rebelo. Estacaria

Quadro 28 – Obras nos cais da cidade

Ano	Navio	Porto	Origem	Carga	Degredo	Observações
1577	nau de Guilherme Laroy	Roscoff	França	panos, marçaria, cereais	não teve	

Ano	Navio	Porto	Origem	Carga	Degredo	Observações
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 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
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 Pantalião 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

Ano	Navio	Porto	Origem	Carga	Degredo	Observações
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	
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	Midelburg o	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/G aliza	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/ Galiza	estanho, roupa	6 dias	a roupa mais 7 dias
1577	pinaça de Álvaro Rodrigues	Galiza	Galiza	roupa	não teve	navio libertado; roupa no degredo
1577	navio S. João	Porto	Brasil/Gali za		não teve	
1578	nau de Guilhermo Dam	Flandres	Flandres/ França	miudezas	não teve	
1578	pinaça	Galiza	Galiza	roupa	não teve	
1578	pinaça	Galiza	Galiza	limões, barbante	não teve	
1578	pinaça de Biojo Solteiro	Galiza	Galiza	roupa	não teve	
1578	navio de Pedro Darys	Normandia	Normandi a/Galiza	marçarias, cereais	não teve	
1578	navio de Clemente Maria	Normandia	Normandi a/Galiza	marçarias, cereais	não teve	
1578	pinaça de Gregório Esteves	Galiza	Galiza	roupa	não teve	ficou a roupa em degredo alguns dias
1578	navio de	Flandres	Flandres	linho,	não teve	

Ano	Navio	Porto	Origem	Carga	Degredo	Observações
	João Corneles			cabres, miudezas		
1597	zavra Santana	Astúrias	Biscaia	ferro, breu, 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, resina, papel, 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, 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
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;

Ano	Navio	Porto	Origem	Carga	Degredo	Observações
						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
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 Pantalião 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	
1598	navio de Manuel Gonçalves	Azurara	Setúbal		não teve	

Ano	Navio	Porto	Origem	Carga	Degredo	Observações
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/ 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	
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		Porto Rico		não teve	

Ano	Navio	Porto	Origem	Carga	Degredo	Observações
	António Fernandes					
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	
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 Pantalião 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	

Ano	Navio	Porto	Origem	Carga	Degredo	Observações
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/Azurara		
1479.07.14	Coimbra		Guardas nas portas; atenção às barcas que atravessavam de Gaia para Miragaia
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 Porto/Barcelos/ 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
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

Data	Reino	Fora do reino	Observações
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-peste
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 Valdamores, 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/Guimarães		Guarda-peste 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-peste: Gonçalo Afonso

Data	Reino	Fora do reino	Observações
1494.08.16	Termo do Porto		Eleição de guardas-peste: 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/ Santiago)	Proibição camarária de acolhimento a galegos que andam junto da cidade a pescar nas suas pinaças
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

Data	Reino	Fora do reino	Observações
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
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/Lisboa		Nomeação de guardas
1511	Lisboa/S. João da Foz/Matosinhos/ 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 "atrancada"; 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 Valdamores
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 postigos 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
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

Data	Reino	Fora do reino	Observações
1540		Inglaterra (Londres)	
1540.01.24		Galiza (Corunha/ 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
1546.10.29		Inglaterra ("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/ 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/ Bolonha/Mântua)/ Alemanha ("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

Data	Reino	Fora do reino	Observações
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
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 intrometer-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/ Barcelos/Braga		O Porto também deveria estar afectado; notícias de mortes em Valdamores e de enterramentos nesse lugar antes da construção do mosteiro de Vale da Piedade; cartas para a corte levadas por Baltasar Fernandes sombreireiro 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^{a} de Ribeirã/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
1574	Porto		Contratação do Dr. Lopo Dias; chegada de Jorge de Sá, físico-mor e lente da cadeira de véspera em Coimbra

Data	Reino	Fora do reino	Observações
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)
1576.09.01		Galiza (Corunha/Viveiro/ Betanços/S. Cibrão/El Ferrol/"Ponte Limea"/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. Pantalião padroeiros da cidade
1577	S. João da Foz/costa norte de Portugal		Recolha de doentes no degredo de Valdamores
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; havia receio que se furasse este bloqueio, vindo os impedidos por mar
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

Data	Reino	Fora do reino	Observações
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 ressurge 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
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[a] de Ferreira/Mosteiro de Vilela		Eleição de guardas-mores de saúde; a Câmara comunica ao rei a ocorrência

Data	Reino	Fora do reino	Observações
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
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/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/Santander	Notícia trazida por mestre biscainho procedente de Bilbau
1598	Lisboa/Caminha/ Vila do Conde	França/Bretanha/ Biscaia/Galiza	Nomeação de guardas-mores de saúde; necessidade de se guardar o tráfego marítimo
1598.04.08		Galiza (El Ferrol)/Astúrias/ Biscaia	Comunicada pelas câmaras de Viana, Esposende e Vila do Conde
1598.04.09		Galiza (El Ferrol)/Astúrias/ 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/Caminha/ 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/ 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
1599.07.14	Termo da cidade/Portugal		Aviso de particulares
1599.09.28	Alfena/Pica/ Folgosa		Comunicada por guardas-mores
1599.10.20	Arrifana/ Recesinhos		Aviso de particulares
1600.04.08	Vila Nova de Gaia/Matosinhos		Aviso de guardas-mores
1600.05.20	Tua		Carta do abade de S. Miguel do Covelo

Data	Reino	Fora do reino	Observações
1600.06.03	Lisboa/Entre Douro e Minho/Cerveira/ 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/ 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
1616.09.13	Mogadouro/ 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/ Ruão/ Hamburgo/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

Data	Reino	Fora do reino	Observações
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/ 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/ Valência	Carta do provedor-mor de saúde de Lisboa
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 17

Apresentação sumária da dissertação 17

As fontes 20

Capítulo 1 – Organização portuária da cidade do Porto nos séculos XV e XVI 25

1. A organização portuária. Aspectos político-institucionais 25
2. A organização portuária e os aspectos económicos 27
3. Uma "geografia de vontade". Os condicionalismos territoriais 29
4. Em busca da eficácia: a tecnologia ao serviço da organização portuária 30
5. Outros fenómenos portuários 31
6. O espaço portuário do Porto. O reconhecimento do terreno 32
   - 6.1. Miragaia 33
   - 6.2. Massarelos 33
   - 6.3. Lordelo do Ouro 34
   - 6.4. S. João da Foz 34
   - 6.5. S. Miguel de Nevogilde 35
7. Novamente a cidade: o quantitativo demográfico 36
8. Urbanismo portuário 38
9. Ainda o reconhecimento do terreno 41
10. Um elemento incontornável: o rio Douro 41
11. A água: rios, ribeiros, regatos e fontes 48
12. O porto medieval 48
13. A caminho do porto quinhentista. Os equipamentos 55
    - 13. 1. O cais 56
    - 13.2. As escadas 71
    - 13.3. As estruturas de amarração 73
    - 13.4. Guindastes 78
    - 13.5. Sanitários 79
    - 13.6. Informações 80
    - 13.7. Estruturas de acolhimento 81
    - 13.8. Despacho mercantil 82
    - 13. 9. Apoio aos navios 83
    - 13.10. Sinalização 86
14. Serviços 95

14.1. Mordomos da Igreja 96
14.2. O município e o tráfego fluvial 96
14. 3. Os corretores 99
14.3.1. Os corretores-fretadores medievos 99
14.3.2. Os corretores-fretadores quinhentistas 101
14.3.3. Os corretores dos estrangeiros 103
14. 4. A alfândega 104
14. 5. A bolsa dos mercadores 108
14. 6. Depois da bolsa: os espaços dos mercadores 110
14. 7. Tradutores 111
14. 8. A estiva e a arrumação da carga nos navios 112
14. 9. Vigilância comercial 117
14. 10. Os pilotos da barra 117
14. 11. Vigilância da barra 126
15. Iniciativas de defesa do porto 128
15.1. Um projecto não concretizado (?): as correntes de ferro 128
15.2. Fachos e atalaias 131
15.3. Baluartes e fortalezas 137
16. Projectar o porto: novas formas de intervenção política 140
16.1. A questão da barra 140
16.2. Proteger o porto da concorrência 144
16.3. Manter um canal navegável 145
17. Comparar serviços: o acolhimento noutros portos 149
18. Ainda a organização portuária: higiene e saúde marítimas 152
18.1. Contextualização do tema 152
18.2. A percepção do problema 157
18.3. As doenças e as primeiras formas de protecção 161
18.3.1. Técnicos de saúde 162
18.3.2. Instituições de acolhimento 163
18.4. Prevenir o mal: as comunicações e as bandeiras 164
18.5. Prevenir o mal: as magistraturas sanitárias 165
18.6. Prevenir o mal: diagnósticos e quarentenas 167
18.7. Combater o mal: recursos financeiros para acudir ao termo 168
18.8. Em última instância, a devoção, o cordão sanitário e a fuga 168
18.9. O perigo que vem do mar 170
19. Entre os séculos XV e XVI: aquilo que é comum 174
19.1. Os sintomas 174

19.2. A doença e as formas de contágio 175
19.3. O medo da doença 175
19.4. A atitude dos responsáveis camarários face à doença 175
19.5. O transtorno causado ao comércio marítimo 175
19.6. Os procedimentos 178
20. A política de saúde no século XV 179
20.1. Conhecer o problema 179
20.2. A intervenção da Câmara 180
20.3. Quais os funcionários envolvidos e como procedem 180
20.4. Os lugares de degredo 182
20.5. Os equipamentos disponíveis 186
20.6. Problemas com a implementação da política de saúde marítima 187
21. A política de saúde no século XVI 190
21.1. Conhecer o problema: correios, escuteiros e "pancadas" de peste 190
21.2. A intervenção da Câmara. Articulação entre serviços 194
21.3. Prevenir e sinalizar 202
21.4. Comunicar com os navios. Os intérpretes 205
21.5. Comunicar com os navios. A visita de saúde 206
21.6. O degredo. Valdamores e outros locais 208
21.7. O equipamento de Valdamores 209
21.8. A estadia no degredo 211
22. A fechar, um balanço sobre a política sanitária naval 216
Capítulo 2 – A construção de uma frota: em torno da fábrica naval 219
1. Contextualização do tema 220
2. A marinha mercante como recurso nacional estratégico 222
3. Formas de intervenção do poder central sobre o sector 223
3.1. Incentivos régios à construção naval 228
3.2. O impacte da legislação naval sobre o sector empresarial portuense 238
4. Porto, cidade naval, cidade de construção naval 244
4.1. Espaços, saberes e conjunturas 249
5. A terminologia: taracenas e estaleiros 252
6. As taracenas medievais do Porto 255
7. Estaleiros de Vila Nova 262
8. Estaleiros de Quebrantões 266
8.1. O "emastreadoiro" de S. Nicolau 268
9. Novamente a margem direita: os estaleiros de Miragaia 270
9.1. Razões da promoção dos estaleiros de Miragaia 271

9.2. Organização dos estaleiros de Miragaia: estruturas e serviços 276
9.3. Gestão dos estaleiros e taxas de laboração: os assentos 284
10. Os estaleiros do Ouro 299
10.1. Nas origens dos estaleiros do Ouro 299
10.2. A consolidação dos estaleiros: as encomendas de galeões 302
11. Os restantes estaleiros 306
11.1. Os estaleiros de Massarelos 307
11.2. Os estaleiros da "Foz" 308
11.3. O estaleiro de Arnelas 309
11.4. Os estaleiros de Matosinhos e Leça 310
12. Articulação com outros estaleiros 311
12.1. Estaleiros de Vila do Conde-Azurara 311
12.2. Estaleiros de Aveiro 312
12.3. Estaleiros do Mondego 313
12.4. Estaleiros de Viana 314
12.5. Estaleiro de Lisboa 314
12.6. Estaleiros fora de Portugal 321
13. De regresso ao Porto: assistência aos navios estrangeiros 324
14. Nótula sobre a propriedade e financiamento dos estaleiros do Porto 324
15. Em jeito de síntese 338
16. Iniciativas de construção naval 340
16.1. Privados 340
16.2. O rei 348
16.3. Os construtores e as empreitadas 353
16.4. Ainda a contratação 356
16.4.1. As companhias comerciais e a contratação 357
16.4.2. Construção, contratação e capitais envolvidos. Ainda as redes mercantis 359
17. O estaleiro a trabalhar 363
18. Para uma história da construção naval no Porto quinhentista: um balanço . 365
18.1. Modelos fabricados e clientes preferenciais 370
19. Técnicas e serviços disponibilizados nos estaleiros do Porto 379
19.1. Uma nota sobre arquitectura naval 392
19.2. Madeiras e conservação dos navios 395
19.3. Arqueação de navios 398
19.4. Toneladas dos navios 402
20. A indústria naval e o mundo do trabalho 403

20.1. Carpinteiros e calafates 404
20.2. A confecção de velame 422
20.3. Obras de pregaria 425
21. Um caso exemplar: os cordoeiros 426
21.1. Localização das cordoarias do Porto 427
21.2. Enquadramento da actividade 430
21.3. Na oficina 434
21.4. Tipos de cordas e proveniência das matérias-primas 436
21.5. Controlo de qualidade 442
21.6. Estatuto sócio-económico dos cordoeiros 446
21.7. Considerações finais 451
22. O comércio de materiais para a construção naval 453
22.1. Os movimentos comerciais 455
22.2. Os mercados abastecedores 457
22.3. Ferro, treu e cordame 465
22.4. Materiais de construção naval e prática mercantil 479
23. Ainda os materiais para a construção naval: as madeiras 500
23.1. Política florestal 502
23.2. As madeiras do termo e do *hinterland* 507
23.3. Zoneamento florestal e transporte de madeiras 508
23.4. Madeireiros 529
23.5. Exportação de madeiras 535
23.6. Importações do estrangeiro 539
23.7. Comércio de madeiras no Porto 552
23.8. Estaleiros e madeiras 554
24. Síntese 558
25. Para a história da importação de materiais de construção naval no Porto: um balanço 560
25.1. Principais tendências de abastecimento 560
25.1.1 Alguns números sobre importações 561
25.1.2. O comércio de peças 574
26. O termo na projecção da actividade portuária, na construção naval e no fornecimento dos navios 574
26.1. Abastecer os navios construídos e as armadas 579
Capítulo 3 – A composição da frota do Porto 593
1. A necessária contextualização: a costa europeia medieval 594
1.1. Participação dos centros costeiros portugueses na Baixa Idade Média .. 596

1.2. Aproveitar oportunidades: a feição marítima do Porto 598
2. Navios e rotas no século XVI: alguns indicadores 603
3. Outros indicadores sobre a frota da cidade 609
3.1. Em busca das origens: o perfil da frota quatrocentista 609
3.2. Rol dos navios da cidade em 1520 611
3.3. Navios artilhados prontos a sair da cidade (1558-1559) 614
3.4. Outros navios da cidade referenciados entre 1558 e 1559 627
4. Balanço parcelar: a frota portuense na primeira metade do século XVI 630
5. A frota na segunda metade do século XVI 637
5.1. Navios relacionados com o Porto nas apólices de seguros de Burgos ... 637
5.1.1. Análise parcial dos dados 656
5.2. Navios na rota brasileira em 1573 659
5.3. Outros navios do Porto em 1573 662
5.3.1. Análise parcial dos dados 669
6. Perfil e desempenho da frota na segunda metade de Quinhentos 674
6.1. A cidade e a rota brasileira: navios e movimentos 678
6.1.1. Breve nota sobre a defesa da navegação 682
6.2. O desempenho dos navios: os principais circuitos e a "divisão internacional do trabalho" 688
6.3. Ainda os percursos frequentados 695
7. A tonelagem 700
7.1. Comparação com outras frotas 702
7.2. O perfil da frota na segunda metade do século XVI: um balanço possível 705
Capítulo 4 – As partes no negócio: navios, navegação e comércio 711
1. Propriedade dos navios 712
1.1. Dinâmicas de navegação 712
1.2. Capitais e formas de propriedade no século XVI 713
1.3. Incidência das formas de propriedade das embarcações 718
2. Despesas com os navios 721
2.1. Manter um navio e financiar uma expedição. Os penhores 727
3. A administração do navio 728
3.1. Administração do navio. Uma contabilidade organizada? 730
4. Navios e mercadores 732
4.1. O mercador e a utilização dos navios 733
4.2. O mercador e a partilha das despesas com os navios 735
4.3. O mercador e os tratos marítimos 736

4.4. Mercadores, passageiros nos navios 743
5. O rendimento dos navios 745
6. Os nomes dos navios 754
7. Conclusão 768
8. Um caso exemplar de dinâmicas marítimas e comerciais: o negócio das Ilhas 770
9. Aspectos gerais das relações Porto-Ilhas 771
10. A cidade e as Ilhas 774
10.1. O abastecimento de cereais 774
10.2. Factor de revitalização portuária 775
10.3. As Ilhas como presídio e refúgio 776
10.4. As Ilhas e a defesa de interesses comerciais 778
11. Os mercadores e as Ilhas 779
11.1. As Ilhas como factor de expansão dos horizontes comerciais 780
11.2. Composição dos investimentos 782
11.3. O comércio marítimo e o desenvolvimento do sistema portuário insular 783
11.3.1. Dinamismo portuário. A tanoaria 785
11.3.2. Dinamismo portuário. Jogar com os mercados 787
11.4. Escalas e destinos 789
11.5. As Ilhas e os mercadores: um primeiro balanço 791
12. Composição da oferta insular 791
12.1. Madeira 792
12.2. Canárias 794
12.3. Açores 796
12.4. S. Tomé e Cabo Verde 800
12.5. Oferta das Ilhas: um balanço 802
13. Frequência da navegação portuense rumo às Ilhas 803
14. Os meios de navegação utilizados 808
15. Navios e rotas 818
16. Mercadorias e seguros marítimos 822
17. O comércio de vinhos das Ilhas 834
18. Perturbações à navegação 838
19. Negócios bem sucedidos 848
20. Conclusões 853
Conclusões gerais 855
Fontes e Bibliografia 865
Fontes Manuscritas 865

Fontes impressas citadas e consultadas 868
Bibliografia citada e consultada 875
Anexos 921
Índice de conteúdos: 943
Índice de Gráficos 950
Índice de Quadros 951
Índice de Mapas 952
Índice de Gravuras 952
Índice de Fotos 953

Índice de Gráficos

Gráfico 1 – Evolução das sisas dos panos na alfândega do porto (anos 40 do século XVI) 107
Gráfico 2 – Embarcações do Porto, segunda metade do século XV 248
Gráfico 3 – Construção naval no Porto (1496-1600) 368
Gráfico 4 – Navios em estaleiros do Porto (1496-1600) 370
Gráfico 5 – Propriedade dos navios em estaleiros do Porto (1496-1600) 374
Gráfico 6 – Propriedade dos navios construídos (1496-1600) 375
Gráfico 7 – Salários dos carpinteiros de navios 408
Gráfico 8 – Salários dos calafates 408
Gráfico 9 – Importação de materiais de construção naval da Flandres e França 461
Gráfico 10 - Proveniência dos materiais (1) 463
Gráfico 11 – Proveniência dos materiais (2) 464
Gráfico 12 – Importação de ferro na redízima 469
Gráfico 13 – Rotas dos navios do Porto assaltados (1508-1538) 604
Gráfico 14 – Rotas em 1552 607
Gráfico 15 – Tonelagens dos navios do Porto (1520) 613
Gráfico 16 – Tonelagens (1558-1559) 617
Gráfico 17 – Rotas em 1558-1559 619
Gráfico 18 – Tonelagens de navios do Porto (primeira metade do séc. XVI) 631
Gráfico 19 – Tonelagens (primeira metade do séc. XVI) 632
Gráfico 20 – Rotas dos navios do Porto (primeira metade do século XVI) 633
Gráfico 21 – Navios do Porto (primeira metade do séc. XVI) 636
Gráfico 22 – Navios (apólices de Burgos) 657
Gráfico 23 – Navios relacionados com o Porto nos seguros de Burgos 658
Gráfico 24 – Navios relacionados com o Porto nos seguros de Burgos (detalhe) 659
Gráfico 25 – Frequência de rotas em 1573 667

Gráfico 26 – Frequência de rotas entre 1566-69 668
Gráfico 27 – Arribadas de navios do Brasil 669
Gráfico 28 – Navios na rota do Brasil (segunda metade do século XVI) 679
Gráfico 29 – Rotas de comércio internacional (2ª metade do séc. XVI) 688
Gráfico 30 – Perfil da frota do Porto (segunda metade do século XVI) 705
Gráfico 31 – Navios com 1 senhorio 719
Gráfico 32 – Navios com 2 senhorios 719
Gráfico 33 – Navios com 3 senhorios 720
Gráfico 34 – Navios com 4 ou mais senhorios 720
Gráfico 35 – Síntese das formas de propriedade dos navios 721
Gráfico 36 – Destino dos navios fretados 733
Gráfico 37 – Negócios de Miguel Fernandes e família Vitória 737
Gráfico 38 – Navegação para as ilhas (século XVI) 804
Gráfico 39 – Negócios Porto-Ilhas (século XVI) 805
Gráfico 40 – Navegação para as ilhas (século XVI). Referências específicas 806
Gráfico 41 – Navios no circuito Porto-Ilhas (século XVI) 809
Gráfico 42 – Viagens rumo ao Brasil (século XVI) 834

Índice de Quadros

Quadro 1 – Navios ancorados no Douro (1558-1559) 76
Quadro 2 – Funcionários da alfândega do Porto (1560) 105
Quadro 3 – "Do que pode levar o porteiro por peça, de barca, carros, trabalhadores e arrumadores" (1571) 114
Quadro 4 – Caravelas de Esposende prontas para sair em 1552 512
Quadro 5 – Fornecedores de madeira para a obra do cais 534
Quadro 6 – Importação de componentes em madeira 547
Quadro 7 – Importação de enxárcia 562
Quadro 8 – Importação de linho 563
Quadro 9 – Importação de fio 565
Quadro 10 – Compra e venda de cordame 565
Quadro 11 – Importação de lonas 566
Quadro 12 – Importação de estopa 567
Quadro 13 – Importação de breu 569
Quadro 14 – Importação de alcatrão 570
Quadro 15 – Importação de madeiras 572
Quadro 16 – Importação de tabuado 574
Quadro 17 – Carne para as taracenas régias (1553) 584

Quadro 18 – Navios preparados para partir do Porto (1558-1559) 616
Quadro 19 – Rotas dos navios do Porto 657
Quadro 20 – Rotas dos navios estrangeiros 658
Quadro 21 – Urcas utilizadas por mercadores do Porto na segunda metade do séc. XVI 692
Quadro 22 – Nomes dos navios do Porto no século XVI 766
Quadro 23 – Açúcar de São Tomé em urcas flamengas 815
Quadro 24 – Urcas no circuito Porto-Ilhas (século XVI) 816
Quadro 25 – Mercadorias expedidas por A. Álvares do Canto 821
Quadro 26 – Cargas remetidas para as Ilhas (séc. XVI) 832
Quadro 27 – Vinhos nas escalas da Madeira e Canárias (pipas) 837
Quadro 28 – Obras nos cais da cidade 923
Quadro 29 – Degredo de navios no Porto 930
Quadro 30 – Rebates de peste no Porto (1438-1637) 942

Índice de Mapas

Mapa 1 – Percursos organizados em função actividade portuária (sécs. XIV-XVI) .. 40
Mapa 2 – Fachos e Atalaias (séculos XV-XIX) 136
Mapa 3 – Espaços marítimos de referência no Porto no século XVI 149
Mapa 4 – Espaços de construção naval no Porto (séculos XIV-XVI) 255
Mapa 5 – Pauta da Alfândega do Porto (séculos XV e XVI) 458
Mapa 6 – Centros ibéricos fornecedores de materiais para a cordoaria do Porto nos séculos XV e XVI 484
Mapa 7 – Lugares abastecedores de madeiras à construção naval do Porto nos séculos XV a XVIII 520
Mapa 8 – Proveniência dos carpinteiros da ribeira do Porto (século XVI) 577
Mapa 9 – Termo do Porto e algumas ligações vitais (sécs. XIV-XVI) 578
Mapa 10 – Rotas-tipo dos navios em trânsito para o Brasil (século XVI) 678
Mapa 11 – Rotas dos navios do Porto (século XVI) 709
Mapa 12 – Destinos inscritos nos fretamentos do Porto (1552-1600) 734
Mapa 13 – Rotas-tipo do tráfico de escravos (século XVI) 742
Mapa 14 – Comércio de pastel e transporte em urcas 814

Índice de Gravuras

Gravura 1 – A Cantareira 35
Gravura 2 – Postigo da Areia (reconstituição) 44
Gravura 3 – O areal de Vila Nova em gravuras antigas do Porto 46

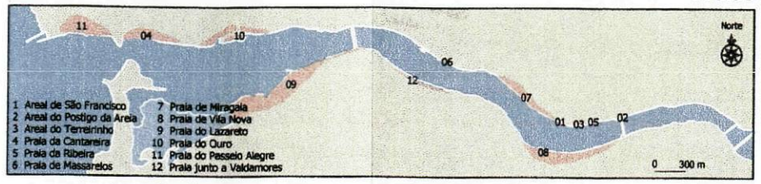
Gravura 4 – Vinhos à prancha 54
Gravura 5 – Estacaria junto ao cais da cidade 60
Gravura 6 – Cais de Massarelos ou das Pedras (1791) 70
Gravura 7 – Guindaste no cais da Ribeira (século XIX) 78
Gravura 8 – A Torre da Marca 88
Gravura 9 – Ermida de Santa Catarina 89
Gravura 10 – A entrada da barra 90
Gravura 11 – Templete de D. Miguel da Silva 91
Gravura 12 – Farol de S. Miguel-o-Anjo 93
Gravura 13 – "Meter os navios dentro da barra" 118
Gravura 14 – Toagem de um navio na barra do Porto 118
Gravura 15 – Farol de Nossa Senhora da Luz 134
Gravura 16 – Fortim de S. Filipe 139
Gravura 17 – Mapa da barra e dos seus rochedos 142
Gravura 18 – Localização do lazareto 185
Gravura 19 – O Porto no Atlas de Pedro Teixeira 245
Gravura 20 – O areal de Miragaia (século XVIII) 260
Gravura 21 – Modificações no areal de Miragaia 280
Gravura 22 – Estaleiro do Ouro no Atlas de Pedro Teixeira (1634) 305
Gravura 23 – Trabalho no estaleiro, segundo a Enciclopédia 364
Gravura 24 – Cábrea do "cais novo" 383
Gravura 25 – Calafeto de um navio no Douro (século XVIII) 389
Gravura 26 – Transporte de madeiras 509
Gravura 27 – Fluyt holandês 543
Gravura 28 – A frota mercante inglesa em 1582, segundo Ian Friel 704
Gravura 30 – Urcas flamengas 813

Índice de Fotos

Foto 1 – Postigo do Carvão 41
Foto 2 – Movimento fluvial junto às escadas dos Guindais 50
Foto 3 – Lingueta no cais da Estiva 51
Foto 4 – Cais de acostagem de Massarelos (início do século XX) 53
Foto 5 – Estacaria em Monchique 59
Foto 6 – Reconstituição actual das "escadas das padeiras" 67
Foto 7 – Cais de Massarelos ou das Pedras (aspecto actual) 71
Foto 8 – Movimento junto aos Guindais no final do século XIX 72
Foto 9 – Escadas das Padeiras (início do século XX e reconstituição) 73

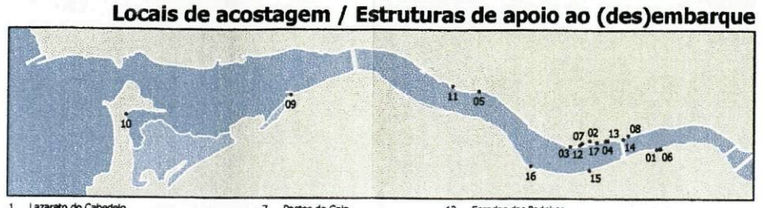
Foto 10 – Argolas de amarração 74
Foto 11 – A caravela Boa Esperança ancorada no Cais da Estiva 76
Foto 12 – Postes de amarração 77
Foto 13 – Estátua de *Portmnus* 92
Foto 14 – Posto de controlo de vinhos nos Guindais (séc. XIX) 98
Foto 15 – Bolsa dos Mercadores, na rua Nova 109
Foto 16 – As torres das cadeias de La Rochelle 129
Foto 17 – Facho do Fojo 132
Foto 18 – Forte de S. João da Foz 138
Foto 19 – Ruína do fortim de S. Filipe 139
Foto 20 – A torre de Pedro do Sem 186
Foto 21 – A Bandeirinha da saúde 203
Foto 22 – Secção do rio onde se localizaria o lazareto de Valdamores 210
Foto 23 – Actuais estaleiros da Cruz, em Vila Nova de Gaia 266
Foto 24 – Praia de Miragaia junto ao fortim de S. Filipe 279
Foto 25 – Planos de querenagem nos actuais estaleiros do Ouro 281
Foto 26 – Coca da Sé 599
Foto 27 – Capitania medieval e porto de Honfleur (na actualidade) 697

Praias



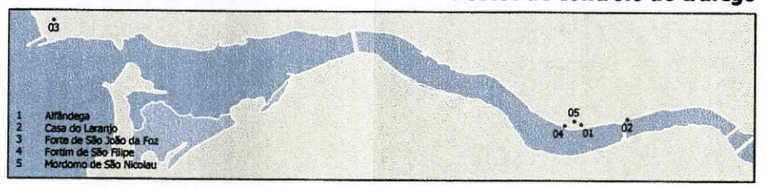
1 Areal de São Francisco
2 Areal do Postigo da Areia
3 Areal do Terreirinho
4 Praia da Cantareira
5 Praia da Ribeira
6 Praia de Massarelos
7 Praia de Miragaia
8 Praia de Vila Nova
9 Praia do Lazareto
10 Praia do Ouro
11 Praia do Passeio Alegre
12 Praia junto a Valdamores

Locais de acostagem / Estruturas de apoio ao (des)embarque



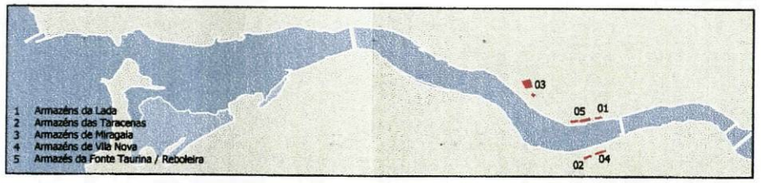
1 Lazareto do Cabedelo
2 Lazareto de Valdamores
3 Guindaste / Mastreadouro do Senhor D'Além
4 Guindaste dos Guindais
5 Guindaste do Terreirinho
6 Pranchas da Ribeira
7 Postes da Gaia
8 Postes da Cruz
9 Estacaria de Monchique
10 Argolas do do Senhor D'Além
11 Argolas na Muralha
12 Argolas do Postigo do Carvão
13 Escadas das Padeiras
14 Lingueta de Massarelos
15 Lingueta do Cais da Ribeira
16 Lingueta do Cais da Estiva/Terreirinho
17 Lingueta dos Guindais

Postos de controlo de trafego



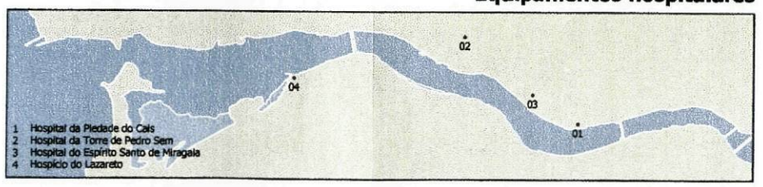
1 Alfândega
2 Casa do Laranjo
3 Forte de São João da Foz
4 Fortim de São Filipe
5 Mordomo de São Nicolau

Armazéns



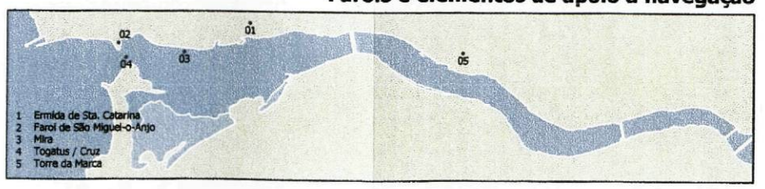
1 Armazéns da Lada
2 Armazéns das Taracenas
3 Armazéns de Miragaia
4 Armazéns de Vila Nova
5 Armazés da Fonte Taurina / Reboleira

Equipamentos hospitalares



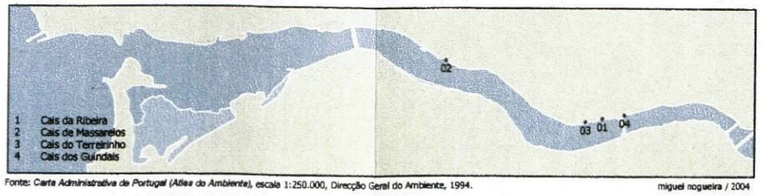
1 Hospital da Piedade do Cais
2 Hospital da Torre de Pedro Sem
3 Hospital do Espírito Santo de Miragaia
4 Hospício do Lazareto

Farois e elementos de apoio à navegação



1 Ermida de Sta. Catarina
2 Farol de São Miguel-o-Anjo
3 Mira
4 Togatus / Cruz
5 Torre da Marca

Cais



1 Cais da Ribeira
2 Cais de Massarelos
3 Cais do Terreirinho
4 Cais dos Guindais

Fonte: *Carta Administrativa de Portugal (Atlas do Ambiente)*, escala 1:250.000, Direcção Geral do Ambiente, 1994.

miguel nogueira / 2004