

Amândio Jorge Morais Barros*

“Saber fazer”: a circulação de informação entre comunidades marítimas no início dos Tempos Modernos

R E S U M O

Este estudo centra-se na questão da difusão de informação técnica entre finais da Idade Média e inícios da Época Moderna. Trata-se de uma primeira abordagem a um assunto de ponta na historiografia internacional, que implicará um projecto de investigação a longo termo.

Desde o século XIV que europeus dedicados ao comércio marítimo e à náutica circularam pelos portos do continente, observando, escrevendo sobre o que viam e comunicando aos seus conterrâneos aquilo que observaram nas suas deslocações. Tratava-se, no fundo, de apreender respostas dadas em diferentes quadrantes a problemas idênticos. Tratava-se de adquirir informação privilegiada que fosse um suporte válido para o êxito dos empreendimentos em que estes homens estavam envolvidos.

Este trabalho divide-se, grosso modo, em duas partes. Na primeira será destacado o tratamento da informação sobre os mercadores: o modo como aprenderam a organizar-se, a utilizar técnicas contabilísticas inovadoras e a dinamizar movimentos económicos fulcrais para a construção do mundo moderno. Na segunda parte será dado ênfase ao trabalho no estaleiro: à actuação de construtores navais, carpinteiros, calafates e cordoeiros, responsáveis pela construção de novos e modernos modelos de navios.

Por todo o estudo será enfatizada a circulação de gentes e de técnicas, o contacto, a difusão de informação, no fundo, a construção de uma cultura marítima.

1. Os estudos sobre a divulgação de informação e dos sistemas de comunicações entre as comunidades marítimas e mercantis de outrora, incluídos recentemente na agenda de alguns investigadores, são extremamente complexos. Implicam uma multiplicidade de abordagens e a necessidade de apreensão de conceitos diversos, tarefas apenas concretizáveis com o recurso a um trabalho profundo de análise comparativa de realidades diferentes. Em consequência, muito difícil de se realizar em profundidade no estado actual dos nossos conhecimentos. Ainda estamos longe de perceber os traços essenciais das sociedades marítimas: sua implantação geográfica, especificidade e elementos comuns relativamente a outros agregados afins, enquadramento de grupos que fazem fortuna com o mar e ocasionalmente andam “sobre o mar”, identificação de homens que enriquecem com o mar sem terem necessidade de o percorrer. Mais. Impõe-se com urgência o reconhecimento de elementos de ligação entre os espaços (económicos) marítimos – porque deles depende a concretização de uma relativa unidade. Logo, compreensão e avaliação

* Instituto de História Moderna – UP.

dos horizontes mentais de cada um destes agentes e projecção do seu dinamismo interventivo em diferentes ambientes e latitudes. Percepção, também, dos constrangimentos geográficos-ambientais que determinam a adopção de soluções organizacionais, inéditas ou adaptadas. Vivências. Intercâmbios de experiências a diferentes níveis, formas de cooperação e dependência, construção de um património integrado de saberes e práticas. De uma cultura marítima.

Estamos, assim, perante um tema complicado e abrangente. Para o qual é imprescindível definir um espaço e um tempo. O espaço que aqui se trata é o europeu. Quando muito, a Europa e uma pequena parte da sua actuação sobre os espaços ultramarinos que dominou. A opção é evidente e, espero, compreensível: os obstáculos enumerados amplificar-se-iam desmesuradamente se se pretendesse abarcar o mundo marítimo na sua globalidade. Europa, portanto, sem mais. Por sua vez, a cronologia não deixa de constituir outro problema. E dos mais difíceis, pois implica, igualmente, o conhecimento detalhado da evolução de cada espaço. E sabemos que variações e diferentes ritmos evolutivos ocorrem, inclusivamente, em áreas restritas, de carácter regional. E prosseguem, alternando e alterando situações e conjunturas que se reflectem na atribuição de estatutos e de importância – por exemplo, a portos, cidades costeiras ou regiões marítimas – ao longo dos tempos.

Em sentido lato pode-se afirmar que as condições indispensáveis para o “encontro”, para a síntese de conhecimentos teóricos e empíricos (com predomínio para estes últimos) só estiveram reunidas com a “abertura” das margens europeias ao comércio internacional. Mas, em que altura se deverá situar este processo? No final do século XIII quando o Estreito de Gibraltar deixou de representar uma barreira para a navegação cristã possibilitando o estabelecimento da primeira grande rota de trato a longa distância, unindo o Mediterrâneo aos mares do Norte através de um dilatado conjunto de escalas? No século XIV quando a “crise” que afectou generalizadamente o Velho Continente funcionou como um estímulo à criação de circuitos de negócio alargados e vibrantes e, consequentemente, a um contacto estreito e persistente entre nações marítimas e comerciais? Nos séculos XV e XVI quando as marinhas ibéricas, e agentes militares burocratas, homens de negócios estenderam o seu raio de acção a uma escala tão imensa quanto inédita, com todas as consequências que esse facto representou para a história da náutica, da navegação, e do mundo crucial?

Subjacente a estas interrogações está a questão dos meios técnicos utilizados para a concretização deste processo. Destas transformações. Em estudo já clássico, Miskimin sintetizou-a nestes termos: “A mudança não foi simplesmente uma nova consciência das dimensões mais amplas da Terra [...]. Tratava-se antes de uma nova permanência, de uma regularização de contactos e do desenvolvimento de uma tecnologia capaz de sustentar empresas geográficas e económicas mais amplas. O desenho naval progrediu rapidamente; utilizando ideias muito anteriores mas radicalmente originais na sua combinação, os construtores de barcos conseguiram produzir navios capazes de resistir às condições atmosféricas do Atlântico e de cobrir vastas distâncias intercontinentais”¹.

Mas não é só da evolução da arquitectura naval que aqui se pretende tratar. Por estas páginas observar-se-ão vivências, progressos técnicos, evolução de expedientes comerciais; numa palavra: comunicação.

¹ MISKIMIN, 1981 (1ª ed. 1977): 153.

2. Como é sabido, no final do século XIII foram dados os primeiros passos no sentido de se estabelecer uma grande rota de comércio internacional. Já há algum tempo que, nas palavras de Robert S. Lopez, “independentemente das suas tendências pessoais, as necessidades económicas tornaram o homem um ser social”². Baseada num esquema de forte cabotagem e estimulando a criação de uma dilatada rede de portos de comércio ao longo da faixa costeira (de tamanho e importância variáveis), que muitas vezes se projectaram, enriquecendo a oferta, em direcção aos territórios do *hinterland*, essa rota ligava os dinâmicos potentados marítimos do Norte de Itália aos não menos activos espaços mercantis da Europa Setentrional. Se até então o grande trato internacional europeu se fazia por terra, ao ritmo das principais feiras, dinamizadoras de correntes de tráfico e linhas de comunicação intensas, a partir de então o comércio marítimo torna-se dominante e aberto a um crescente número de agentes nele interessados e nele envolvidos. Pois se feiras como as de Champagne e Lyon, dois casos paradigmáticos, representavam um atractivo para inúmeros mercadores ambulantes, a verdade é que as vicissitudes das comunicações por terra significavam uma limitação de tomo para o incremento do trânsito. Por seu turno o mar, se bem que apresente também obstáculos, nem sempre atendidos pelos investigadores, permite uma circulação mais acessível. Não necessariamente mais rápida como tantas vezes se afirma, devido à especificidade deste comércio: o comércio de cabotagem é tudo menos rápido. As paragens assim o determinam; mas essas paragens são, por si mesmo, ocasião de múltiplas, interessantes e importantes transacções. Não necessariamente mais rápido, mas bastante mais atractivo. Para o mercador que arma um navio³ a viagem é ocasião de variadas e lucrativas operações que mais rapidamente amortizam o investimento inicial e possibilitam a acumulação de fortunas. Em resultado desta mobilidade e deste contacto aprendem-se e adoptam-se técnicas e modelos de intervenção implementados noutros espaços (em especial no Mediterrâneo) à “descobrem-se” soluções para minimizar o risco. Além disso, o transporte marítimo, para além de providenciar a movimentação de maiores quantidades de carga, apresenta um custo muito inferior àquele que era praticado pelos operadores terrestres⁴.

Se a grande rota europeia foi aberta por finais do século XIII, será em meados da centúria seguinte que se dará o grande passo no sentido da sua consolidação. A “crise” de Trezentos, que novas correntes historiográficas interpretam como uma adaptação a novas conjunturas e apresentou um desafio para a modernização da vida económica europeia, trouxe consigo profundas alterações na estruturação dos mercados. E no transporte internacional. Em linhas gerais assiste-se a uma espécie de “decadência” ou, pelo menos, atenuação, do tráfico de cereais e a um notório ajustamento desse mesmo transporte marítimo em ordem a responder cabalmente a uma procura mais diversificada e elástica. Uma procura que, como atesta David Igual, atribuía maior primazia a produtos como os panos, peles e outras manufacturas, gado e produtos lácteos, bem como “vitualhas de grande qualidade como os vinhos e o azeite”⁵.

² LOPEZ, 1980 (1ª ed. 1976): 55.

³ E não vou referir-me aqui à apregoada mudança radical na condição do mercador, que passa a ser um personagem essencialmente sedentário, ao contrário do que antes acontecia, em grande medida como consequência deste processo.

⁴ O custo de transporte é uma das questões básicas deste tema. Infelizmente, para o caso português não dispomos de elementos sequer mínimos para os avaliar neste período (e, mesmo, em períodos subsequentes).

⁵ IGUAL LUIS, 2000: 455.

Permita-se que particularize aqui o caso da cidade do Porto, essencial para a compreensão de algumas matérias a tratar neste estudo e observatório a partir do qual dirigirei a minha exposição. Esta cidade deve muito da sua prosperidade ao jeito como conseguiu tirar partido deste quadro beneficiando das qualidades produtivas da região em que se integra, principal fornecedora deste tipo de mercadorias⁶.

O quadro descrito, na sua origem criado pela articulação e desenvolvimento de negócios concretizados entre os populosos centros norte-italianos e as cidades norte-europeias, foi determinante na definição de uma nova conjuntura. Além do mais, a busca da diversidade anuncia decisivas alterações no crescimento e composição das trocas a longa distância cuja estruturação se manterá, embora com a introdução de importantes e decisivos factores, entre 1450 e 1750⁷. Mas como se vê, desde o século XIV que as coisas tomam nova feição, mais evoluída, mais moderna, sentida a todos os níveis: ao pequeno mercado, à reunião semanal de mercadores que se assumia como “centro de transacções dirigidas ao consumo imediato”⁸, acresce a grande praça e feira mais dilatadas no tempo, localizadas em pontos estratégicos ou, como já se notou, em portos estratégicos, acessíveis a mercadores que actuam a grande distância, muitas vezes por intermédio de feitores ou agentes mandatados. Os portos, fluviais e marítimos, fazem-se praças comerciais e, quando bem sucedidos, centros financeiros. Pontos de encontro, eixos essenciais do trato, nos quais se permutam mercadorias de valor incomensuravelmente superior do que até então⁹. Penso que é na síntese desses dois formatos, a saber: o mercado local e a praça internacional, que passam a ser indissociáveis e, simultaneamente, imprescindíveis ao consumidor, que entrevemos a constituição de um sistema organizado, coerente, característico dos últimos tempos medievais e alvares dos tempos modernos, com ritmos, pautas e índices de consumo e circulação de gentes e bens que o tornam efectivo e notado. Que o tornam foco de inovação e espaço de encontro de costumes e culturas.

Os mercadores do Porto estão bem informados. Aliás, parece que o estiveram desde sempre. No seu giro pela Península Italiana e ilhas adjacentes, pela Bretanha, Inglaterra e Flandres, souberam avaliar os mercados e retirar proveito deles integrando-se nos emergentes esquemas comerciais. A Península Ibérica, zona de “convergência de oportunidades”, como a define David Igual, o vale do Douro – que me permito aqui definir como se estendendo desde a cidade do Porto até ao eixo Burgos-Medina del Campo – despontaram como os espaços dinâmicos e interventivos no processo de desenvolvimento económico graças às potencialidades produtivas, demográficas, comerciais e logísticas (entenda-se: uma excelente rede de portos) accionadas vigorosamente desde meados de Trezentos¹⁰. Trata-se de mais-valias que permitiram, entre outros, aos homens de negócios portuenses a rápida acumulação de fortunas e, em consequência, a

⁶ Embora os cereais, da Beira, Trás-os-Montes e estrangeiro, continuem a deter um papel de grande destaque no esquema comercial marítimo desenvolvido.

⁷ Sobre este assunto e as diferentes facetas tomadas pelo comércio internacional ver TRACY, 1991: 1 e seguintes, bem como os diferentes artigos deste livro, de alguns dos quais me socorrerei.

⁸ E que, evidentemente, não cessa de existir e cumprir uma função relevante para a economia das regiões.

⁹ B. YUN, 1987, cit. por IGUAL LUIS, 2000: 455.

¹⁰ Já há algum tempo que procuro chamar a atenção para esta realidade, que me apraz ver confirmada por estudos realizados no país vizinho, nomeadamente por Hilario Casado Alonso.

ascensão ao poder político no burgo. Eis uma cidade costeira na qual assoma um grupo mercantil forte que usa o poder económico que adquire no trato para subir na hierarquia política local. E que graças ao seu dinamismo e resultados obtidos consegue elevar o estatuto da cidade no conjunto urbano do reino no qual, até então, ocupava um modesto lugar. Nas palavras já há muito consagradas de Jaime Cortesão, desenvolvendo-se e constituindo-se como uma “república urbana”¹¹. Um grupo elitista, poderoso, que de imediato percebe que a integração nas linhas de comércio internacionais e a articulação da economia local nesse mesmo trato e na resposta à procura externa, depende muito da ligação dominadora ao espaço produtivo do seu *hinterland*, aquele que lhe fornece as mercadorias que os novos consumidores europeus desejam¹². E procede em conformidade. Usando influências na corte e jogando os trunfos que tem em momentos oportunos (por exemplo, no tempo de D. Fernando e durante o interregno dinástico de 1383-1385) vê reconhecido pelo rei o alargamento do território sob sua jurisdição e canalizar para o seu porto tudo aquilo que necessita para carregar os seus navios. A integração do *hinterland* dará origem a outros canais de comunicação. Mais fáceis de concretizar pela proximidade, por eles circulam informações acerca das potencialidades dos territórios e do estado das culturas e produções de interesse mercantil. Procura-se precaver o interesse público, por exemplo quando a Câmara envia agentes pela terra a avaliar a produção de cereais na antevisão de dificuldades de abastecimento e busca de alternativas, e o interesse privado quando os mercadores procedem da mesma maneira, em seu proveito, procurando antecipar negócios lucrativos com vinhos, sumagres, couros, dentro e fora do reino.

Informação privilegiada, já se vê. Na posse destes dados é possível fazer previsões sobre preços, especular-se a partir do conhecimento das necessidades dos mercados e decidir ritmos de trânsito de mercadorias. Dominar-se o mercado. A cidade, no seu conjunto, na sua estruturação social e logística é, como dizia Braudel, feita de movimentos; de movimentos que detém em seu proveito e depois relança¹³.

Estes processos, que terão conhecido um pioneiro desenvolvimento nas cidades italianas, serão aprofundados futuramente. E numa perspectiva mais moderna. De verdadeira economia de mercado. De efectiva economia integrada, estruturada, que tem em conta movimentos e procura internacionais. De uma economia indelevelmente marcada pela formação e proliferação de poderosas redes mercantis que anunciam empresas modernas, dinâmicas. A começar pela escrituração dos actos, pela divulgação de técnicas contabilísticas e pela importância das cartas comerciais. Isso será visível com maior nitidez na segunda metade do século XVI, sobretudo depois de passada a fugaz euforia da Rota do Cabo, e os circuitos económicos fundamentais se passarem a centrar no sistema atlântico em formação.

¹¹ Consagradas e, evidentemente, já muito matizadas. Porém, uma ideia parece manter-se actual: o poderio alcançado pela elite mercantil portuense marcou profundamente a cidade e, em grande medida, determinado pela evolução da estrutura imperial do reino a partir dos anos finais da Idade Média (provavelmente antes), tornou possível que a cidade percorresse um caminho de certa forma autónomo e algo distanciado, em termos macroeconómicos, relativamente às políticas centrais.

¹² Esta situação enquadra o pensamento de Roberto Lopez, segundo o qual “a ascensão de alguns portos não teria qualquer efeito revolucionário se o interior do país não tivesse respondido”; LOPEZ, 1980: 77.

¹³ BRAUDEL, I, 1983 (1ª ed. 1966): 352.

3. Entre os vários factores que se destacam na construção deste novo tempo económico, a informação, a notícia, alcança o estatuto de mercadoria de luxo. Notícia que, como o mesmo Braudel considerava, valia o seu peso em ouro¹⁴.

A importância de estar bem documentado, assevera Hilario Casado, era “fundamental para o bom governo das empresas mercantis e financeiras desde a Idade Média. O correio mercantil [...] adquire o seu máximo desenvolvimento a partir do século XV quando a expansão do comércio e a abertura de novos mercados internacionais tornam necessário dispor de uma boa e abundante informação para gerir de modo eficaz os negócios. Assim, a posse e coordenação da informação passa a fazer parte da prática quotidiana das empresas, [...] sendo o correio o método empregado, por excelência”¹⁵.

Estar convenientemente informado passa a ser, portanto, apanágio dos agentes mercantis dos séculos XV e XVI¹⁶. O mercador, o homem de negócios, como os técnicos especializados, movem-se, observam experiências, obtêm soluções que lhes parecem vantajosas para o desenvolvimento da sua actividade. Volto a recorrer ao exemplo das empresas portuenses, aliás muito bem relacionadas com as companhias castelhanas que inspiraram o raciocínio que acabei de citar. Por aqui repetem-se esquemas organizacionais conhecidos noutras paragens: empresas de carácter familiar com enorme poder interventivo, dispersão de investimentos por várias sociedades (acentuando, com isso, o complexo de redes), definição estratégica do âmbito de actuação (que, diga-se, é vasto) e, no caso de associações de oportunidade com outros mercadores, acautelando interesses com investimentos de curto prazo que, no entanto, renovam com frequência¹⁷. Mas centremos a nossa atenção nas principais firmas. Basta observar o seu espaço geográfico de actuação para percebermos o valor atribuído ao correio e à correspondência comercial.

Este esboço sintético contempla algumas praças e regiões onde estão presentes representantes das companhias de Miguel Fernandes e da família Vitória na segunda metade de Quinhentos. São cristãos-novos; incluem-se no grupo mais poderoso e evoluído do tempo; foram eles que colocaram, verdadeiramente, a cidade do Porto no mapa dos roteiros comerciais internacionais. Não houve aqui preocupação de exaustividade, que dificultaria a leitura do esquema. Porém, deve advertir-se que, em França, esses negócios se estendiam a outros locais como La Rochelle, Le Havre, Rouen e Paris, entre outros, e que desde os últimos anos do século e inícios da centúria seguinte, o Mediterrâneo se encontra presente em muitos contratos (especialmente no

¹⁴ BRAUDEL, I, 1983: 412 e seguintes.

¹⁵ CASADO ALONSO, 2005. Estudo inédito a publicar em livro de homenagem a Fernand Braudel. Agradeço a Hilario Casado a possibilidade de me ter autorizado a consulta deste texto, do qual me servirei abundantemente nesta parte do trabalho. Remeto também para ele a consulta da abundante bibliografia indicada sobre o tema.

¹⁶ Inclusive antes destas cronologias. Por exemplo, em espaços há muito acostumados ao trato internacional e à riqueza dos bens em circulação. Como era apanágio do Mediterrâneo alti-medieval, cujos portos eram percorridos e frequentados com assiduidade por mercadores e agentes que colhiam informações acerca da prática comercial e os costumes de cada estância, que plasmavam em manuais de comércio e correspondência mercantil, nesta altura provavelmente guardados ciosamente pois era de informações privilegiadas que se tratava. Conhecem-se alguns destes manuais, da autoria de italianos e levantinos, preciosidades que já foram objecto de alguns estudos, que importa retomar, como o já citado de Robert S. Lopez e, também de alguns artigos de MELIS, 1984: 179-223.

¹⁷ Como disse, trata-se de esquemas conhecidos noutros espaços europeus e, mesmo, noutros âmbitos sócio-profissionais. Sobre este assunto, ver IGUAL LUIS, 2000: 471, especialmente nota 47.

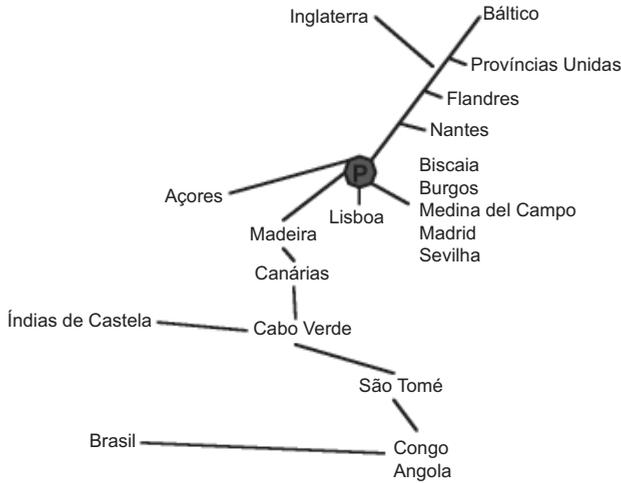


Ilustração 1
Negócios de sociedades comerciais portuguesas (2ª metade do século XVI)

caso dos Vitória), sendo o activo porto-franco de Livorno o mais citado. Refira-se, também, que se trata de estruturas de dimensão e natureza completamente diferentes das suas congéneres do século XV¹⁸. Com elas pode-se falar, com propriedade, em empresas. De negócio moderno. De estratégia comercial. De activos, capital de risco e especulação.

Esta “dispersão coerente” implica circulação. De gentes e de informação. Claro, de produtos. Que se faz fundamentalmente por mar mas que se complementa com contínuas deslocações terrestres e fluviais, nos casos em que isso é possível: entre Bilbau, Madrid e Sevilha, entre Le Havre-Rouen e Paris, entre Livorno e Génova, entre a decadente, embora ainda activa, Antuérpia e a florescente Amesterdão. Participando e actuando neste complexo, o Porto. Onde se encontram as “sedes” das companhias, onde se concentra a notícia, de onde se coordenam as operações. Um caso: Diogo Pereira, destacado elemento do elenco mercantil do burgo, contratador real dos galeões do Ouro, cunhado de Domingos Lopes Vitória, viaja com surpreendente rapidez entre San Sebastian, Bilbau e a corte de Madrid, contratando com mestres de navios e negociantes envios de armamento, ferro, bacalhau, papel e capitais para o Porto e, em sentido contrário, promovendo o movimento de mercadorias da cidade – especialmente, açúcar, pastel e vinhos – rumo aos centros nevrálgicos do comércio europeu. No decurso da sua prática comercial arrola um conjunto alargado de agentes e entidades que para ele trabalham ou lhe facilitam a actividade: mestres de embarcações, mercadores, armazenistas, prestamistas, seguradores, banqueiros e oficiais

¹⁸ Este é um assunto que não cabe aqui desenvolver: o do antagonismo entre cristãos-novos e velhos mercadores. De qualquer modo é importante perceber que estamos perante uma nova elite mercantil que surgiu na cidade no século XVI e triunfou com a participação no comércio atlântico que, em grande parte, ajudou a construir. Organiza-se em empresas que, inclusivamente, deparam com alguma oposição por parte da velha aristocracia mercantil a qual, embora perdendo a supremacia que detinha em termos comerciais, continuava a deter o poder político. Novos tempos, novas realidades.

do aparelho burocrático-estatal¹⁹. Infelizmente não temos registo da correspondência trocada entre os diferentes quadros hierárquicos da empresa. Mas, indicações dispersas encontradas nos contratos e na documentação camarária onde eles são mencionados²⁰ deixam-nos adivinhar a quantidade, qualidade e importância da circulação de mensagens entre os sócios. Atente-se num exemplo. Em 8 de Abril de 1597 a zavra biscainha *Santana* encontrava-se no lazareto do Porto. Estava em quarentena há algum tempo e trazia mercadorias (ferro, bacalhau, papel, têxteis, etc.) remetidas por Diogo Pereira para o cunhado. Acompanhando as fazendas vinham duas cartas e “hua aberta”. Deveriam vir mais. E para mais mercadores. Entretanto, as autoridades sanitárias colocaram demasiados obstáculos à descarga do navio, inviabilizando-a; de tal forma que o mestre preferiu zarpar para Pontevedra, a permanecer aqui por mais tempo²¹. Seja como for, antes da partida os guardas-mores quiseram saber das cartas; em resposta foi-lhes dito pelo citado mestre “que ele não dera cartas ainda a nenhuma pessoa desta cidade”. Quanto às que trazia para Domingos L. Vitória foi-lhe ordenado que as “botasse à água”, o que se cumpriu. As notícias teriam que esperar²².

São entraves deste género, agravados pelas perseguições político-económico-religiosas movidas sob a capa ameaçadora da Inquisição que forçarão a partida destes mercadores, massiva durante o século XVII. E onde se instalam revelam toda a sua capacidade de organização informada: em Bordéus, em Londres e, principalmente, em Amesterdão. Em Amesterdão onde encontram condições favoráveis para se realizarem. Num célebre livro sobre a República Holandesa, Jonathan Israel afirma que no século e meio que transcorre entre 1590 e 1750, a cidade tornou-se “o armazém central, não só para guardar mercadorias de todo o género provenientes de toda a parte do mundo, mas também o local onde se concentrava informação acerca delas, técnicas de armazenagem e distribuição e modos de as negociar eficazmente”²³. Isso deveu-se, em grande escala, à presença destes “expatriados”, os principais responsáveis pela introdução dos “ricos tratos”²⁴ e os detentores das técnicas mais avançadas. Porque, por muito que se queira afirmar que continuou a haver entraves e preconceitos, que certamente existiram, a verdade é que os holandeses atempadamente perceberam que quanto mais estrangeiros tivessem em seu redor maior fortuna e maiores condições de fortuna se criavam.

A produção de correspondência comercial começa a marcar a Europa deste tempo. Estudos de autores como Valentín Vazquez de Prada, Henry Lapeyre ou Gentil da Silva revelam toda o alcance das novas empresas e, mormente, de uma firma como a de Simão Ruiz cujo arquivo

¹⁹ Entre outros. Sabe-se que os frades franciscanos da Gran Canária (assim como todo o aparelho alfandegário e burocrático desta importante ilha) estavam “na folha de pagamentos” desta firma desde os primeiros anos do século XVII. Talvez antes. CARRASCO VÁZQUEZ, 2001: 609-626; ANAYA HERNÁNDEZ, 2001: 587-607; GÓMEZ VOZMEDIANO, 2001: 455-477.

²⁰ Nem sempre pelos melhores motivos. Ou por outra: pelos motivos que esperaríamos no mundo da economia e da finança. Sobre os Vitória, por exemplo, sucedem-se as acusações de contrabando e tentativa de monopólio de mercados.

²¹ De Pontevedra seria relativamente fácil enviar as mercadorias para o Porto. Aliás, a companhia em causa tinha aí correspondentes.

²² Recorde-se que o papel era, juntamente com os panos, das mercadorias mais temidas pelas autoridades sanitárias. Portanto, as cartas devem ter-se mesmo perdido.

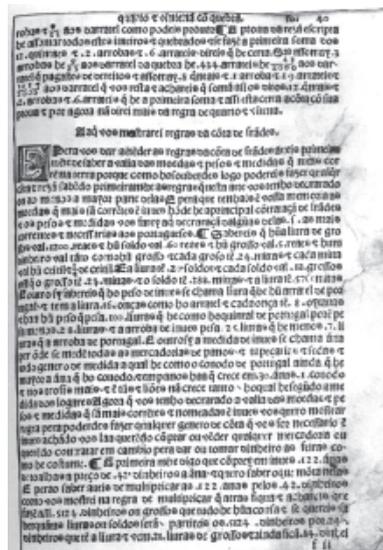
²³ ISRAEL, 1998 (1ª ed. 1995): 2.

²⁴ ISRAEL, 1998: 344 e ss.

guarda 54 378 cartas recebidas e 2 343 cartas enviadas²⁵. Simão Ruiz, o Rico, com negócios e transacções em toda a Europa. Porto incluído. Para Simão Vaz, um dos mais abastados mercadores da cidade no último quartel do século XVI, negociante de açúcar, escravos e pastel e activo banqueiro, interessante parceiro de negócios no reino português, foram expedidas várias dezenas de missivas.

Para os Vitória, Rodrigues de Évora, Ruiz, Vaz, Maluenda, Bernuy, do Porto, de Lisboa ou de Burgos, bem como para muitas outras redes, por toda a parte onde há negócio, a correspondência vale muito. Informação é poder. Para o estadista como para o negociante. Tê-la rapidamente, em quantidade e em qualidade, pode representar a diferença entre o sucesso e o fracasso dos projectos em curso; entre a prosperidade e a falência da empresa.

Após meses, anos, gerações de envolvimento no giro internacional, descobrem-se os truques do ofício. Nas praças, nos mercados, nos consulados, nas bolsas, nas tabernas. No rebuliço dos portos, na excitação das transacções especulativas. No contacto com gentes. Se “o segredo é a alma do negócio”, por outro lado o tempo é de constituição de um “saber fazer” técnico universal. Por isso não admira que alguns sintam a necessidade de divulgar as técnicas que aprenderam e dominavam, de as dar a conhecer aos seus conterrâneos e parceiros, facilitando o seu trabalho. Familiarizado com o negócio das principais praças europeias – e, de certa forma, manifestando o espírito prático do Renascimento tornando públicos e úteis os seus conhecimentos – Bento Fernandes, comerciante e banqueiro do Porto escreveu e publicou, em letra de forma, um célebre tratado de Aritmética, que continha “muitas regras e sutilezas e perguntas de todo o género de conta e rezam”, no qual a da “conta de Flandres” e a “contratação com essas partes” sobressaem como capítulos centrais²⁶. É a divulgação do saber no seu melhor.



Gravura 1

“Regras da conta de Frandes”, 1555

²⁵ Para além de 19 065 letras de câmbio e 165 livros de contabilidade. Informação recolhida em CASADO ALONSO, 2005, 15.

²⁶ FERNANDES, 1555. Guardado na Biblioteca Pública Municipal do Porto.

Quanto à velocidade da difusão da informação. Ela pode ser aferida pelas datas inscritas nas cartas, quando as temos²⁷, ou calculada a partir do tempo estimado para cumprir os trajectos marítimos conhecidos. Vejamos alguns dados do século XVI. De Midelburgo ao Porto, com paragem em Inglaterra e na Galiza, pelo menos²⁸, demorava-se seis semanas²⁹. Em mês e meio o navio de Domingos Eanes, o Galego, foi a Navia, Astúrias, e retornou à cidade, depois de ter feito uma série de escalas em portos da Galiza e Astúrias³⁰. Uma viagem entre a Biscaia e o Porto demorava uma semana ou pouco mais, dependendo dos ventos e das paragens cumpridas. Em sete dias, o navio de Jehan de Baleague, no qual viajava Manuel Tavares, do Porto, perfez a viagem entre Bordéus e o Porto para entregar um carregamento de pólvora³¹. Em Novembro de 1597 a urca *Fortuna* demorou 15 dias a completar a viagem entre Hamburgo e o Porto, carregada com cereais, têxteis e bacalhau, enquanto a urca *Falcão* demorou apenas mais cinco dias, procedente de Emden³². Finalmente, e para não alongar esta lista, pela mesma ocasião, a urca *Falcão Branco* cumpriu a rota entre Roterdão e o Porto em 16 dias³³. Trata-se, portanto, de intervalos que tornam razoável afirmar que as mensagens chegavam ao seu destino com relativa rapidez dentro do espaço europeu. Claro que o mesmo não se pode afirmar relativamente às epístolas enviadas para o ultramar (e às que daí vinham) pois estas jornadas estendiam-se por muitos meses ou, mesmo, alguns anos.

Prazos razoáveis, portanto, numa altura em que os meios de comunicação eram ainda, como se sabe, bastante débeis. O que só demonstra a capacidade de iniciativa destes homens e que a sua organização, em rede, lhes possibilitava contrariar os estorvos que se lhes deparavam.

Expedientes mercantis, difusão da informação marítima e comercial e uso que se lhe dá. Estabelecer espaços de actuação. Compreender o mercado. Prepara-se assim uma nova abordagem à realidade económica internacional. Reticular, no entender de David J. Hancock que, a propósito da evolução do vinho da Madeira, completa o quadro com ideias fundamentais como a capacidade de auto-organização dos mercadores, portanto fora dos tradicionais esquemas imperiais, o “diálogo” com os produtores, a capacidade de distribuição dos vinhos e a avaliação dos níveis de consumo e sua evolução. Ideias que devem ser encaradas como “programáticas” no desenvolvimento da “nova história do Atlântico”³⁴.

Ainda no que à Europa diz respeito, e no caso de missivas urgentes, especialmente quando tinham de vir por terra, o recurso aos “troteiros”, às estafetas e às mudas de cavalos tornavam a circulação mais expedita. Cidades, mercadores e serviços régios acautelaram estes expedientes.

²⁷ É o caso do arquivo Ruiz. A Fundação Museo de las Ferias de Medina del Campo financia, actualmente, diversos projectos de organização deste imenso cartório, fundamental para o conhecimento da evolução dos correios. Os primeiros dados sistematizados já permitiram perceber que se prepara uma verdadeira revolução neste âmbito.

²⁸ E sem sabermos quanto tempo dispendido em cada uma delas.

²⁹ Trata-se de um lapso de tempo relativamente longo. Porém, o mestre que efectuou esta viagem não especifica o tempo perdido nas escalas que efectuou. AHMP – *Livro de visitas de saúde de 1577*, fl. 54v.

³⁰ Idem, fl. 69v.

³¹ AHMP – *Livros de visitas de saúde de 1599*, fl. 79.

³² AHMP – *Livro de visitas de saúde de 1597*, fls. 24v e 24.

³³ Idem, fl. 25.

³⁴ HANCOCK, 2003: 649-672. Ver também MOLHO; CURTO, 2003: 569-579 e os artigos incluídos nesta obra.

Tratava-se de recursos que as urbes portuárias necessariamente usavam, causa e consequência da sua prosperidade e indispensáveis para a sua manutenção. Olhemos para alguns exemplos quatrocentistas da utilidade destes correios:

- Na sessão camarária de 8 de Julho de 1443 perante “gram parte domeens boons E mercadores” foi decidido “que por quanto lhes era dito que allgumas naaos degaliza E doutras partes andauom darmada E tragiam aquj em esta çydade allgumas emcullquas della que lhe leuauom nouas das naaos que aquj caregauom E acordarom que screuesem ao Senhor Regente e ao Senhor duque a maneira que acerca desto terriam que mandasem lloga la senhos homeens a cada parte e mandarom seis”³⁵.

- Em 1448 as notícias chegaram da Flandres. Na reunião de 20 de Novembro, “foy liuda huma carta que os estantes em bruJes em uiaraom aa dicta Çidade de como çerteficauam as naaos pinta E a naao de prado serem tomadas dos Ingresses e mortos çertos homeens e outros mujto feridos a qual carta **foy tragida per huum troteiro que eles enuiarom por terra**”³⁶.

- Para se precaverem de corsários ou para entabularem relações comerciais – o documento não é claro quanto aos motivos – no ano fiscal de 1450-1451 regista-se nos *Livros do Cofre* da cidade o seguinte pagamento: “Deu a João Martinz çapateiro por hir a Viana e a Bayona por rezam dos franceses, cento e cinquenta reaes”³⁷.

- Finalmente, em Julho de 1469 apresentou-se na Câmara um correio urgente dando conta de que corsários franceses se preparavam para interceptar os navios do Porto que, nessa altura, retornavam da Irlanda. Graças a essa notícia, e à rapidez com que ela chegou, foi possível requisitar, equipar e armar uma caravela que lhes foi dar protecção e ainda teve tempo para capturar duas pinaças e um barinel adversários³⁸.

Como foi referido, também os estados e poderes políticos, assim como as cidades e vilas mais importantes, recorriam aos mesmos expedientes. Percorrendo a documentação deparamos com inúmeros casos do envio de emissários a saber novidades. Principalmente no âmbito da prevenção sanitária, quando é preciso ver as bandeiras e saber que localidades se encontram “impedidas”. Mas também quando é preciso comunicar algo mais transcendente. Foi desta forma que no dia 24 de Setembro de 1598, “por hum cavaleiro que dise vir aas vinte legoas”, a cidade do Porto recebeu a notícia do falecimento de Filipe II, dando-se, desde logo, início a importantes manifestações “de luto e dó”³⁹.

Por outro lado, no campo da acumulação de saberes técnicos, a inovação provém, essencialmente, do sector mercantil. É uma das melhores provas disto encontra-se na questão dos seguros marítimos. Própria da evolução do comércio antes descrita; em relação directa com a globalização desse mesmo comércio e, acima de tudo, da concorrência e da rivalidade. Factores

³⁵ FERREIRA, s/d: 302.

³⁶ FERREIRA, s/d: 374.

³⁷ AHMP – *Livro 1 do Cofre da Cidade*, fl. 69.

³⁸ Ou não. O caso motivou reuniões até Setembro, nas quais se exigiu fiança aos homens da caravela pois temia-se que a operação de salvamento tivesse redundado numa acção de pirataria sobre navios pesqueiros franceses. Acerca deste assunto ver BARROS, 2000: 11-27.

³⁹ AHMP – *Vereações*, liv. 34, fl. 147.

que conduzem à necessidade consciente, da parte dos mercadores, de minorar os riscos – fazendo isso quer nas formas organizativas das parcerias de exploração colectiva de navios, bem como na dispersão de investimentos em várias embarcações (no caso das importações de bens, sobretudo ultramarinos), práticas amplamente divulgadas e utilizadas, quer ainda na usança crescente dos serviços de corretagem seguradora. Facto este que implica uma familiaridade com centros especializados nessa actividade. Beneficiando de um saber desenvolvido noutras latitudes; no Norte de Espanha, por exemplo (quando chegaram a Lisboa, depois de 1580, os castelhanos surpreenderam-se com o grau de atraso, nesta matéria, numa cidade que vivia do trato marítimo), em particular na florescente praça de Burgos. Para ela acorriam, em vésperas de viagens e empreendimentos, em perfeita articulação entre mercadores e feitores, agentes mercantis que tinham à disposição homens dispostos a fornecer esses serviços mediante o pagamento de taxas definidas consoante a carga, a rota e os riscos calculados. Interdependência, pois então: entre o mestre do navio, o mercador e o corretor. Entre trabalho e capital de risco⁴⁰.

Deste modo, os mercadores posicionam-se na vanguarda de um processo de inovação que arranca nos alvares dos tempos modernos. A acumulação de conhecimentos e a partilha de um saber cada vez mais universal explicam a facilidade com que se movimentam e, ao mesmo tempo, a sua integração, ao que parece sem problemas de maior, nos esquemas negociais das Províncias Unidas, que ajudaram a dinamizar, quando este verdadeiro capital de conhecimentos foi desbaratado por Portugal, na sequência do êxodo provocado pelas perseguições inquisitoriais das primeiras décadas do século XVII.

4. Em conclusão a esta primeira parte, mais voltada para os temas comerciais, podemos dizer que a circulação da correspondência vai de paralelo com o desenvolvimento do comércio à distância e com a formação de redes mercantis que o dominam. Mas numa dupla vertente: conjugando a informação sobre os mercados locais, dos diferentes *hinterlands*, com a que se obtinha além-fronteiras. Além disso, o mar e o poder marítimo constituem realidades e meios de afirmação de que os estados se começam a aperceber a partir deste tempo. A exploração dos mares e a consolidação de centros costeiros abertos ao comércio representaram factos capitais na história da Europa: tornaram-na, definitivamente, mais “equilibrada”, mais estruturada. Às grandes cidades “continentais” que nasceram e prosperaram com as velhas feiras medievais contrapõem-se os centros marítimos implicados no processo de expansão marítima. E não se entenda aqui contraposição como oposição. Antes como paralelismo e, mais do que isso, complementaridade. Aproveitando algumas ideias que Richard Harding expressa para cronologias posteriores e para o caso específico da guerra marítima, é ao longo dos portos europeus e no seio das comunidades marítimas, desde a Baixa Idade Média, que se geram os recursos necessários e se talham os meios que conduzem à evolução para a Época Moderna: marinheiros experimentados, navegadores, construtores de navios, uma variedade de artesãos que trabalham o ferro, o cordame,

⁴⁰ Hilario Casado concluiu recentemente o levantamento de todas as apólices de seguros burgalesas e tem publicado trabalhos parciais sobre o tema. Neste momento prepara um livro sobre o mesmo, que trará, certamente, importantes revelações acerca das dinâmicas do comércio internacional no início da Época Moderna; ver um primeiro avanço em CASADO ALONSO, 2003.

as velas e as madeiras; que se organizam portos e estaleiros e se asseguram linhas de abastecimento de materiais pesados e géneros de longa duração – como o biscoito e as carnes salgadas – indispensáveis para manter as marinhas em funcionamento⁴¹. Sejam elas de guerra ou de comércio. E estes factos remetem-nos para a segunda parte deste estudo: o aperfeiçoamento e divulgação do saber técnico. O que nos encaminha para o mundo do trabalho. Para aquilo que se passava nos navios e nos estaleiros.

5. O “saber fazer”⁴², a indagação dos processos e transmissão de conhecimentos que a ele conduzem, foi tema geralmente menosprezado pela investigação histórica. O mundo do trabalho apenas preocupou os historiadores quanto a alguns sistemas organizativos – nomeadamente o seu cariz corporativo – e a grande excepção consistia nos estudos de História de Arte, centrados na pintura e suas manifestações. Ultimamente, porém, vem-se registando um renovado interesse nessa matéria. Os livros que citei, reunindo artigos de investigadores da área mediterrânica, abrangem um leque mais alargado de assuntos entre os quais se atribuí um interessante relevo à transmissão de saberes⁴³.

Com o trabalho, continuamos a mover-nos em terrenos pouco seguros e complexos. Se para as elites comerciais os alicerces informativos são algo escassos, para as classes trabalhadores ainda são menos. Com níveis de alfabetização usualmente baixos, ainda muito mal avaliados, ocupando uma posição inferior no escalonamento social e preenchendo funções que, em último caso, resultavam de uma prática laboral que dispensava grandes atenções documentais, os artesãos e a generalidade dos produtores quase só nos são exibidos de forma indirecta. Embora a sua existência e o seu trabalho significassem o alicerce fundamental da sociedade do Antigo Regime. Estes condicionalismos, de certo modo, estão na base do facto de que este universo, como afirmei a abrir este capítulo, quase nada tenha interessado aos investigadores. Se houve algum avanço nos estudos sobre os aspectos económico-financeiros da actividade de mesteiros, artesãos e trabalhadores indiferenciados e, também, sobre a organização do trabalho, a atenção sobre os sujeitos produtores foi sensivelmente nula. Trata-se de limitações que, evidentemente, se estendem ao mundo naval e a todo o conjunto de grupos profissionais a ele ligados, desde os agentes marítimos propriamente dito aos artesãos que a ele são atraídos.

Há ideias essenciais a reter. Uma delas será recorrente nesta última parte da exposição: tem a ver com a citada evolução dos níveis de alfabetização. Outra, com ela relacionada, respeita à

⁴¹ HARDING, 1999: 13. É nesta altura que se começa a tomar consciência de que os grandes conflitos bélicos se decidem com o domínio dos mares.

⁴² Parafraseando um livro recente, do qual me servirei. *Saper Fare... s/d* [2004]. No segundo volume desta colectânea (*Pratiche e Linguaggi...*, 2005) encontram-se estudos essenciais para a compreensão global desta problemática tocando assuntos tão importantes como o revestimento dos navios (da autoria de Max Guéroult), práticas de construção setecentista nos estaleiros da república genovesa (Paolo Giacomone Piana), processos de fundição de canhões na Península Italiana entre os séculos XV e XVI (Manlio Calegari), entre outros.

⁴³ Para o presente estudo, além das temáticas enunciadas na nota anterior, colhem-se importantes contributos em CALEGARI, 2004: 9-33 e, especialmente, GATTI, 2004: 51-84. Ver também AGUILAR HERRANDO, 1996: 235-262 (os restantes artigos incluídos nesta obra também fornecem indicações importantes sobre a mesma temática). No caso português destaque-se a obra coordenada por MADUREIRA, 2001-2002; o estudo de DOMINGUES, 1996: 203-218; e o trabalho de POLÓNIA, 1999: 113-128.

ligação entre teoria e prática. A que nível uma interferiu com a outra? Continuando a encadear ideias e a “pensar alto”, de que modo circulava a informação entre as comunidades marítimas na sua globalidade (isto é, incluindo mareantes, construtores navais, carpinteiros, calafates, cordoeiros, etc.)? Por fim, que técnicas se utilizavam, como evoluíam, como passavam de geração em geração e que proveito se lhes atribuía, por exemplo, a nível estatal⁴⁴?

A alfabetização pressupõe um processo de ensino/aprendizagem. Pois bem, no estado actual dos conhecimentos, a custo se pode dizer algo sobre as escolas das nossas cidades. Para o Porto há apenas algumas referências dispersas a mestres-escola pagos, parece que na sua maior parte, pela edilidade, que tinham a seu cargo alunos que, em certas ocasiões, perante os vereadores, “cantavam” as lições aprendidas. Desconhecemos o perfil desses alunos e que tipo de ensino lhes era ministrado. Para já, fiquemo-nos apenas pelo básico: aprendiam a ler e a escrever. Ora, para o tema que nos ocupa, estas competências pouco ou nada significavam. Na confraria de S. Pedro de Miragaia, que agrupava mareantes, carpinteiros, calafates e cordoeiros, em cada um destes grupos havia elementos, em número variável é certo, capazes de ler e escrever, como se comprova dos livros de gestão que mantinham em dia desde o início do século XV. No século XVI, o número de “letrados” aumenta. Porém, esse facto, como dizia, não parece decisivo para a evolução da sua arte. É preciso, neste âmbito, relativizar a alfabetização. A escrita, elemento fundamental na construção do mundo moderno, ainda era afanágio de muito poucos. Dos mercadores, para quem era um imperativo; garantia de civilização. Mesmo considerando que ela se acentua com o decurso do tempo, o processo de aprendizagem profissional resulta, primordialmente, do dia-a-dia no trabalho, no navio ou no estaleiro. Para estes homens, imperativo não era ainda a escrita; era a palavra e a observação. Todos os autores são unânimes neste ponto: a relação entre cultura científica e cultura técnica nos finais da Idade Média e primórdios da Época Moderna é totalmente distinta daquela que hoje conhecemos. Ao contrário do que actualmente sucede, a segunda não é dependente, subalterna ou aplicativa relativamente à primeira⁴⁵. Antes, tem características e códigos distintos, instrumentos de elaboração e métodos de transmissão. E a documentação comprova-o: no estaleiro, no navio, o saber fazer adquire-se “através de um procedimento mental análogo” no qual o prático reúne uma experiência “vista” e, que com o seu saber de “mester”, lhe permite encontrar melhores soluções para casos específicos⁴⁶.

Ver fazer, acumular saberes, fazer. A melhor via para acompanharmos estes passos encontra-se na documentação notarial. Nos contratos de aprendizagem. Que seguem, em geral, os moldes de todos os contratos do género realizados entre várias categorias de mestreiros⁴⁷. Sabemos que esses contratos – e as disposições neles contidas – existiriam e estariam plasmados há muito

⁴⁴ Com esta última afirmação refiro-me ao “reconhecimento” da qualidade do trabalho desenvolvido e da forma como o poder central dele retirou proveito. Voltarei a este assunto.

⁴⁵ GATTI, 2004: 54; DOMINGUES, 1996. Neste estudo o Autor enuncia ideias pertinentes entre as quais destaco a “do carácter eminentemente prático da vida profissional destes homens [referindo-se aos pilotos]” mesmo quando produzem escritos – técnicos – que eventualmente servem de guia aos seus pares. Prática é uma das palavras mais utilizadas. E importa, no entanto, dizer, que essa prática representará o grande contributo dos homens do mar portugueses dos séculos XV a XVII na construção da Ciência Moderna.

⁴⁶ GATTI, 2004: 52.

⁴⁷ Embora se deva, talvez, relacionar as profissões mais florescentes com a proliferação dos diplomas. Para um pai seria importante que o filho aprendesse uma arte que lhe garantisse boas perspectivas de futuro.

tempo. Porém, no Porto só os temos a partir da segunda metade do século XVI já que toda a documentação notarial anterior a 1548 se perdeu. Prática antiga. E comum à generalidade do mundo marítimo europeu visto que, em grande medida, os trâmites incluídos são idênticos. Também neste plano se vislumbra como que uma cultura comum, que o contacto entre as variadas comunidades promoveu.

O contrato de aprendizagem estrutura-se da seguinte forma:

- Um jovem, acompanhado do pai ou do seu tutor legal apresenta-se na casa ou oficina de um mestre e propõe-se entrar ao seu serviço, “para aprender a arte”;

- Uma informação curiosa, que não costuma ser indicada na documentação mediterrânica, habitualmente considerada modelar para as restantes sociedades europeias⁴⁸, em particular a genovesa⁴⁹, respeita à idade em que a formação principiava: normalmente, entre os 14 e os 16 anos. No caso dos futuros mareantes e, provavelmente dada a falta de profissionais sentida então, em 1591 um diploma régio regulamentando a formação dos grumetes contempla o embarque de jovens com 10 anos de idade⁵⁰.

- O mestre compromete-se a ter o aprendiz em sua casa durante um período de tempo estabelecido (normalmente, e isto vale para várias profissões, por cinco anos⁵¹) durante o qual lhe dará “o que for lícito e honesto” assim como “cama, vestir⁵² e comer”, e lhe ensinará a sua profissão; também a bordo dos navios no caso dos homens do mar.

- O formando compromete-se a respeitar o mestre e a obedecer-lhe como a seus pais; claro, a trabalhar para ele. Se o pupilo desistisse antes de terminada o tirocínio – por vezes fugiam, porventura por maus-tratos recebidos – não poderia nunca ser considerado formado. Deveria regressar e completar o período de aprendizado, por vezes acrescido de mais algum tempo, para compensar eventuais atrasos;

- No fim do prazo considerava-se a aprendizagem completa. O mestre dar-lhe-ia as ferramentas do ofício e ele estaria apto para o desenvolver. Ou, a partir de certa altura, a prestar provas – exame – perante os seus superiores, o que no Porto acontecia sob supervisão da Câmara no final do século.

Infelizmente, a falta de documentação impede-nos de saber algo mais sobre o exame que encartava estes aprendizes. Apenas podemos supor que, à semelhança de cordoeiros e caixeiros, de que existe regulamentação rudimentar tardia, consistiria na demonstração, perante “expertos”, da sua capacidade na execução das principais peças dos navios que haveriam de construir futuramente, no caso dos carpinteiros (e, provavelmente, no estaleiro), e da aptidão para desempenhar algumas das funções que eram requeridas a bordo, no caso dos mareantes. Portanto, também um exame eminentemente prático. No final do século XVI, os homens do mar, se

⁴⁸ CICILIOT, 2000, no caso da construção naval (comunicando a contratação de técnicos da república de Génova no tempo de D. Manuel para construir navios em Portugal e na Índia; MATOS, 2000, sobre a adopção de técnicas de navegação, posteriormente aperfeiçoadas pelos pilotos das carreiras ultramarinas.

⁴⁹ GATTI, 2004: 55.

⁵⁰ POLÓNIA, 1999: 122.

⁵¹ Isso acontece tanto com os tanceiros como com os calafates, cordoeiros e marinheiros.

⁵² No caso dos marinheiros chega-se a especificar que o mestre lhe dará um – ou mais – “vestido de marinheiro” e umas calças, quase sempre de tecido de branqueta.

seguissem a carreira náutica ao serviço do Estado, como pilotos das carreiras ultramarinas, prestavam provas em Lisboa. Como veremos.

Mas estes contratos apenas representam uma parte da realidade. A outra, mais corrente e mais substancial, tem a ver com o carácter familiar da transmissão de saberes. Os primeiros grandes alunos são os filhos. Os filhos do carpinteiro que desde tenra idade estão junto do pai no trabalho; os filhos dos mestres e pilotos que, igualmente, desde muito novos acompanham os pais ou os familiares mais próximos nas suas viagens pelos mais variados roteiros.

Como referi em nota, o contrato representava um desejo da parte dos progenitores de oferecer aos filhos uma competência profissional vantajosa; por outro lado, a proliferação destes mesmos contratos, poderá significar também outras coisas, eventualmente contraditórias: em primeiro lugar que a profissão está em progressão e que aos mestres interessa ter mais auxiliares, já que, ao lado e em simultâneo com a formação dos seus próprios filhos, ministra os mesmos conhecimentos a outros jovens que durante vários anos lhe serão úteis; por outro lado que a profissão está em crise, particularmente quando, como vimos, as idades dos formandos diminuem e se pretende qualificar quadros que integrem sectores (como aconteceu com a náutica a partir dos últimos anos do século XVI) deficitários em recursos humanos.

Os aspectos relativos à aprendizagem comprovam a importância de uma cultura técnica partilhada que, no entanto, se divulga fundamentalmente em meios familiares mas que, a partir de certa altura, *grosso modo* por todo o século XVI, também se abriu à participação de outros elementos, sempre que isso foi possível. De qualquer modo, talvez seja mais correcto considerar que se trata de um meio restrito: os conhecimentos passam do pai para o filho, do mestre para o aprendiz. Como era normal na época. Basta analisar as listas de carpinteiros da “ribeira do Porto” entre o início do século XVI e o final dessa mesma centúria para se verificar que os que entram no rol dos 30, “no tronco”, são, precisamente, filhos, genros e aprendizes, sob proposta do mestre e com o aval do monarca. Meio restrito, ainda, quando se verifica que nem todos entravam neste grupo privilegiado pois, aquando da sua instituição, se determina que apenas nele ingressavam os “trinta melhores”⁵³. Meio restrito, enfim, quando se estipula que o quadro não seria alargado e apenas haveria substituição dos oficiais por morte, aposentação ou transferência dos que o integravam⁵⁴.

Tornemos aos homens do mar. Como é regra nesta época, entre pais e filhos, entre familiares, “há uma predisposição tendencial para a escolha de uma mesma orientação profissional”⁵⁵. Profissão específica, especializada, com os seus códigos e regras próprias. Mas que se aprendem, como no caso dos construtores, com a prática. Esta é uma ideia fundamental, que importa repetir: o empirismo do saber técnico, a aprendizagem prática. A criança/adolescente aprende com a prática; aprende fazendo. Daí a obrigatoriedade do embarque, do acompanhamento de

⁵³ O que pressupõe, por outro lado, uma escolha, uma selecção que, descontando os casos de favoritismo, que sempre existiria, implicava uma avaliação das capacidades dos profissionais admitidos.

⁵⁴ ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 193. Até que ponto este “fechar” de oportunidades não terá estado na origem da apregoadá decadência da construção naval portuguesa desde finais de Quinhentos?

⁵⁵ POLÓNIA, 1999: 120. Não existe qualquer dúvida quanto a esta tendência. Quase que se pode afirmar que ela reflecte uma situação que durou séculos, praticamente até aos nossos dias. Porém, parece-me interessante, futuramente, explorar a pista dos aprendizes de fora da família. Que motivos levam um sapateiro da Vila da Feira ou de Barcelos a colocar um filho ao serviço de um mestre e piloto, de um marinheiro? E estes a aceitarem-nos?

pais, irmãos, familiares, mestres que os tomam a seu cargo. Em 1598, Gaspar Gonçalves, mestre do caravelão *Santo António*, de Leça, anteporto da cidade, chega ao Porto. Vem da Galiza, da Corunha. A sua tripulação é composta por “sete pessoas e dois meninos”. Estes “dois meninos” são seus filhos⁵⁶.

A juventude ocupa um lugar muito visível num navio: os “moços”, os grumetes são peças essenciais da equipagem. Na anteriormente citada expedição portuense contra os piratas, em 1469, entre os vinte e um elementos da equipagem da caravela que se armou três eram “moços, serventes na dita caravela”. Aos jovens competiam alguns dos piores trabalhos a bordo. Na carreira da Índia a sua presença era também notória⁵⁷. E, se os primeiros integraram uma expedição militar, arriscada, os segundos não corriam menos perigo: a relação com mestres que os pudessem proteger era mais ténue, a extensão e dureza da viagem comportava outras dificuldades e a relativa fragilidade destes personagens tornava-os sujeitos a vários tipos de crueldades nas quais se incluíam sevícias sexuais⁵⁸. Sujeitos aos piores trabalhos, como afirmei, e a grandes perigos. Perigos mortais⁵⁹.

A escolha da orientação profissional decorre também de factores económicos. Em grande parte dos casos o pai, familiar ou mestre, é dono do navio (pelo menos em parte) e, apesar de muitas vezes, a morte do proprietário implicar a venda do barco, noutros casos pretende-se uma continuidade, qualificada, da actividade. Assim, à herança material, ao instrumento de trabalho (o navio), junta-se o legado profissional, bem como o saber e a passagem do(s) sucessor(es) para a direcção dos negócios estabelecidos.

A prática, como se viu, comandava o percurso evolutivo do homem do mar. Era a bordo que se fazia como que o *cursus honorum* marítimo: grumete, marinheiro, sota-piloto, piloto, mestre. Mas este é o esquema próprio de um caso especial: o da carreira da Índia. Que não se adequa a esquemas particulares, como o das frotas mercantes de outros portos. Sobretudo porque a “carreira” diferencia as funções do mestre e do piloto. Mais concretamente: que “o recrutamento e formação deste corpo de homens do mar” obedeciam a uma lógica que, no navio, “lhes permitissem passar, de forma sucessiva, pelos vários escalões da carreira náutica (grumete, marinheiro, sota-piloto e piloto, detentores de saberes técnicos; guardiães, contramestres e mestres, detentores de encargos de gestão humana, administrativa e comercial), passava, no essencial, pelo recrutamento geracional e pela aprendizagem empírica”⁶⁰.

⁵⁶ AHMP – *Livro de visitas de saúde de 1598*, fl. 31.

⁵⁷ Eram numerosos os grumetes, sujeitos a duras provações. Como sabemos que acontecia mais tarde (primeira metade do século XX), na “frota branca” do bacalhau, onde um numeroso contingente de jovens de tenra idade fazia o tirocínio nessa perigosa aventura.

⁵⁸ Sobre os maus-tratos a jovens ver DUBY (direcção), 1990: 583. Em estudo anterior tive a oportunidade de revelar o caso de dois jovens sodomizados numa viagem da carreira da Índia em 1548. O culpado, descoberto em flagrante delito, foi enforcado no mastro grande. As vítimas eram criados de um dos tripulantes, D. Manuel Telo, e não seriam propriamente grumetes. BARROS, 2004: 260.

⁵⁹ Ver exemplo de um jovem grumete que cai da gávea e morre em consequência da queda em BRITO, s/d, I, 176.

⁶⁰ POLÓNIA, 2001-2002: 46. Esta situação verifica-se com maior ênfase nas grandes carreiras ultramarinas. Francisco Contente Domingues aborda também esta questão a propósito dos capitães das expedições: Vasco da Gama é um dos exemplos mais expressivos; em síntese, segue pelas suas qualidades de comando de uma expedição diplomática e militar e não como técnico náutico. Embora reconheça, também, que tenha havido capitães com competência para dirigir um navio, como D. João de Castro. Ver DOMINGUES, 1996: 205-207.

Mas na comunidade náutica do Porto, como noutras que lhe estão próximas, até muito adiantado o século XVII o mestre tem funções técnicas decisivas tanto na gestão do pessoal como na condução do navio e, na maior parte dos casos, intitula-se, mesmo, “mestre e piloto”. Daí a ordenação, e redução dos cargos, que usei.

A entrada destes homens ao serviço do Estado, a partir de finais do século XVI, tinha outras implicações. Sendo que o empirismo da formação continuava a ser dominante, a partir de 1592, em face dos inúmeros desastres que afectavam a navegação oceânica, “o regimento do Cosmógrafo-Mor prevê que a aprendizagem de mestres, contramestres, guardiães, sota-pilotos e pilotos das carreiras ultramarinas tinham uma parte de aprendizagem «*speculativa*», uma aula de Matemática leccionada diariamente pelo cosmógrafo em sua casa”⁶¹. Isso implicava literacia por parte dos alunos. Sob pena de impedimento do desempenho do cargo. Porém, circunstâncias delicadas – como a falta de pilotos – criavam situações de excepção: Marçal Luís, piloto analfabeto que durante vinte e oito anos navegou com sucesso na carreira oriental foi impedido de o fazer precisamente por ser analfabeto e não poder frequentar as aulas. Porém, pouco depois voltou a ser chamado pelo mesmo Conselho da Fazenda, que o interdítara, “dada a escassez de pilotos competentes”⁶². Era o reconhecimento do primado da prática sobre a teoria⁶³.

A competência dos peritos atrai o interesse de quem deles mais precisa. Do rei, envolvido em projectos expansionistas demasiado importantes para serem desenvolvidos sem competentes recursos humanos. Com a abertura da Rota do Cabo, D. Manuel envidou esforços para concentrar os técnicos mais competentes em Lisboa. Construtores navais e mareantes. Depois de uma primeira experiência, bem sucedida, com a construção dos primeiros navios que chegaram à Índia nos estaleiros portuenses de Miragaia⁶⁴, o rei preferiu concentrar os esforços logísticos em Lisboa, na celebrada “Ribeira das Naus”, estrutura organizada sob a supervisão, e com a participação de especialistas nortenhos. Técnicos referenciados, de nome e créditos firmados, que D. Manuel veio encontrar nos portos do Noroeste português⁶⁵. Especialmente no Porto. “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”⁶⁶. Posso acrescentar que a prática era anterior. Remontava, pelo menos aos últimos anos do reinado de D. Afonso V e foi seguida, de forma mista, por D. João II. Este monarca convocava a Lisboa carpinteiros portuenses para trabalhar nas suas “obras náuticas”; alguns deles regressaram à cidade, outros fixaram-se definitivamente na cidade do Tejo. Portanto, já no século XV se haviam

⁶¹ POLÓNIA, 1999:121.

⁶² DOMINGUES, 1996: 211.

⁶³ É esta prática, adquirida no constante labor do estaleiro e na observação que leva a que homens (mesmo com pouca experiência mas bons observadores) consigam construir navios rudimentares usados em salvamentos nos naufrágios da “Carreira da Índia”; ver inúmeros exemplos (construção de lenhos, grandes batéis e, mesmo, faróis improvisados) em BRITO, s/d e, em concreto, I: 124.

⁶⁴ E com o embarque, na primeira expedição, a de Vasco da Gama, de diversos marinheiros portuenses. Sobre a construção das primeiras naus da Índia ver BARROS, 2004(b): 289-292.

⁶⁵ E, como se viu atrás, também contratando, e a bom preço, mestres especializados em centros de construção navais de Itália.

⁶⁶ COSTA, 1997: 54.

ordenado “levas” sazonais de oficiais de construção naval, ocasionando a fixação de alguns. Essa mobilização fazia-se, de resto, não apenas para Lisboa. Os Filipes foram particularmente useiros e vezeiros nesta prática ordenando “apenamentos”, isto é, requisições semi-forçadas de artesãos, em especial carpinteiros navais, e militares, em variados momentos. 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 Corunha, foram para lá atraídos vários carpinteiros e calafates do Porto⁶⁷. E antes disso, aquando da organização da armada de 1588, enviou comissários incumbidos de recrutar pelo menos 500 homens de mar nos portos do Entre Douro e Minho que, inclusivamente, seguiram em naus e galeões aqui construídos para o mesmo efeito. Em 1598, Pedro Álvares, carpinteiro da ribeira do Porto, encontrava-se a trabalhar nas “Índias de Castela”⁶⁸. Como havia pilotos portugueses activos na carreira das Índias castelhanas, anteriormente e, sobretudo, após 1580⁶⁹.

A construção de meios marítimos eficazes e a constituição de competências técnicas valorizou-se com a síntese dos conhecimentos empíricos apreendidos no mar e dos recursos produzidos no estaleiro.

Não sabemos ao certo como os homens aprenderam a fazer navios. Mas será correcto dizer que essa arte, de acordo com o que até aqui foi exposto, beneficiou do contacto entre técnicos de diferentes zonas, da observação dos meios utilizados e da adaptação de determinadas soluções ao meio. Se os navios da Expansão portuguesa resultaram, ao que tudo indica, da síntese entre as técnicas construtivas do Norte da Europa e do Mediterrâneo, casos houve em que os particularismos se conservaram. Porque demonstravam ser eficazes em ambientes concretos. Com exemplo desta última situação temos o caso do conhecido *barco rabelo*, embarcação tradicional de transporte no rio Douro⁷⁰ que mantém até aos nossos dias uma feição marcadamente nórdica no seu entablamento e fundo achatado, eficazes num rio com estas características – de montanha, com fortes correntes, desníveis e baixios que impõem que o barco seja, acima de tudo, estável. A outro nível, quando se tornarem assíduas as visitas de urcas flamengas ao Porto, alguns contratadores não deixarão de ter interesse nesse tipo de barco, também ele denotando características que o adequavam à entrada da barra portuense e ao troço de rio que conduzia à cidade. Embora em número pouco significativo, parece que se fizeram algumas para armadores portuenses.

⁶⁷ ADP – *Registos paroquiais. Miragaia*, liv. 1, fl. 211v, notícia de três mortos, um mareante, um calafate e um bombeiro. Investigadores como SAAVEDRA VÁZQUEZ, 1996: 67, consideram essenciais as levas de carpinteiros do Entre Douro e Minho na constituição deste estaleiro naval militar galego. Ver também OLIVEIRA, 2003: 132.

⁶⁸ ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 115, fl. 133. Havia outros, por exemplo, no Brasil, onde se principiavam a construir alguns barcos.

⁶⁹ BARROS, 2004(b) I: 448 e, especialmente, POLÓNIA, 1999: 117. A fama de bons técnicos – e, simultaneamente – e de bons estudos de base prática em instituições como a Casa de Contratación de Sevilha ou a Casa da Índia, em Lisboa, leva a que estrangeiros comecem a estar atentos a este fenómeno e tentem aproveitar-se dele; são vários os pilotos portugueses aliciados para servir a coroa britânica (Anes Penteadó, Nuno da Silva), e alguns conseguem levar mesmo obras que se divulgam de imediato nos meios náuticos. Ver BUTTINGER *et alii*, 2003: 663. A propósito deste trabalho diga-se que os autores, contrariando a opinião geral, referem a existência, desde muito cedo, de um ensino teórico da náutica na instituição sevilhana; entre as muitas visões contrárias veja-se, nas mesmas actas, o estudo de MARTÍN-MERÁS, 2003, 667-693.

⁷⁰ Celebrizado, especialmente, pelo transporte de pipas de vinho do Porto.

Os construtores navais teriam modelos para se orientarem. Tal como hoje acontece com a construção dos *rabelos*, possivelmente teriam padrões e moldes para as principais peças (roda, codaste, cavernas) e, também, produziriam miniaturas à escala (aproximada) com a do *ex-voto* e modelo que aqui se apresentam⁷¹.

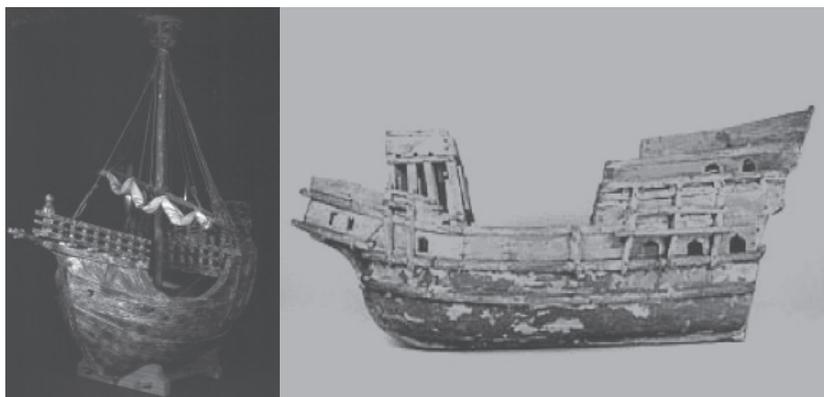


Foto 1

Ex-voto de uma coca nórdica, séc. XV, e modelo de galeão ibérico do séc. XVI

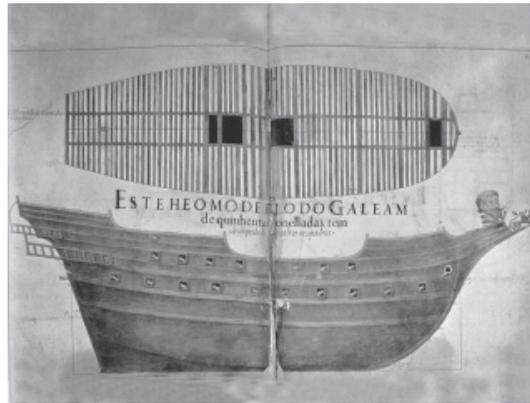
Mas os construtores navais não são os únicos intervenientes activos na construção do navio. Há, literalmente, um diálogo entre o carpinteiro de acha e o homem do mar. Que, mais uma vez, parte de pressupostos empíricos. É o mestre do navio, que está familiarizado com as condições de mar que enfrenta e sabe como retirar maior proveito, náutico e comercial, do novo navio, que, em grande medida, define as especificações pretendidas, que as comunica ao carpinteiro, em busca de maior eficácia da nave que dirigirá. É, portanto no dia-a-dia do mar, da experiência, que estes conhecimentos se adquirem. Isso explica que tantas vezes nos surjam, na documentação, indicações de que o navio foi construído junto à casa deste ou daquele mestre, e que nos contratos de constituição de parcerias de exploração de barcos se refere que aquele elemento de entre os sócios que mais conhecimentos náuticos tiver deverá acompanhar de perto a evolução dos trabalhos. Manlio Calegari e Luciana Gatti encontram o mesmo tipo de costume entre os artesãos genoveses, facto de assinalar pois revela mais um elemento consistente na constituição de um património (imaterial) de saberes que se estende pelas diversas zonas marítimas europeias.

Essa acumulação de saberes, por seu turno, comunica-se ao restante grupo de construtores. Num importante contrato de construção de um patacho, celebrado no Porto em 1595, refere-se que a montagem da estrutura será feita de acordo com os moldes que se empregavam num outro navio que simultaneamente se fazia no estaleiro, coisa de que o mestre carpinteiro estava bem informado: “E asy no embaraçamento do dito pataxo correra elle Pero Franco com a mesma

⁷¹ Agradeço a António Sousa, proprietário dos estaleiros tradicionais da Cruz, Socrenaval, Vila Nova de Gaia, estas informações preciosas.

obrigaçam que corre Antam Gonçallvez com ho gualeaom que tem a sua conta de fazer ao dito senhor Baylio *porquanto dise elle Pero Franco que ho sabia muito bem*⁷².

6. Tal como sucedeu com o comércio alguns tiveram o cuidado de escrever sobre a actividade. Um dos mais célebres, Manuel Fernandes, autor do *Livro de Traças de Carpintaria*, 1616, é um mestre de ribeira e, provavelmente, terá exercido grande parte da sua vida profissional nos estaleiros da ribeira do Ouro, no Porto, antes de se ter fixado em Lisboa. Embora sem provas concretas que atestem esta afirmação, a verdade é que, entre os primeiros anos do século XVII (talvez ainda em finais do século anterior) até àquela data, um dos mais activos carpinteiros, e mestre dos carpinteiros dessa ribeira, era um Manuel Fernandes, que assina diversos documentos notariais relacionados com a actividade e com outros negócios que, como muitos dos seus contemporâneos, fazia⁷³. A obra que produziu é “um género de compêndio onde estão registados todos os principais tipos de navios da época, tanto por escrito, com os regimentos para a sua construção, como em desenho, alguns tão largos que vão em folhas dobradas, apesar da grande dimensão do volume: e quase todos policromáticos”⁷⁴. Como o que se segue, do um galeão.



Gravura 2

O modelo do galeão de 500 toneladas, 1616

Começava, assim, a constituir-se e consolidar-se um saber, de base prática, resultante de uma maturação secular, mas que os seus agentes produtores procuravam dar a conhecer a um público, especializado é certo, mas mais alargado.

Phillip de Souza fala na rápida divulgação de novidades introduzidas na arte náutica por toda a fachada costeira, por exemplo, europeia. Fundamentalmente, no papel que estas comunidades têm na formação de uma cultura técnica partilhada. Que, como observamos, se começa a constituir. Neste sentido, o processo de observação, também já o percebemos, tem um papel fulcral. Mas há segredos que se vendem – ou se roubam. O papel dos espões tem já uma história longa na Época Moderna. Os Estados usam-nos para vigiar as forças dos seus rivais ou

⁷² ADP – *PoI*º, 3ª série, liv. 106, fl. 146v, publicado em BARROS, 2004(b): 412. Sublinhado meu.

⁷³ Trata-se de um assunto que procurarei explorar em próximos trabalhos.

⁷⁴ DOMINGUES, 2004: 160.

vizinhos⁷⁵. Os industriais para aprenderem técnicas inovadoras que lhes forneçam vantagens⁷⁶.

Noutros casos, como escrevi, não é preciso recorrer a tais expedientes. Técnicos especializados deslocavam-se pelos vários reinos oferecendo os seus serviços, mediante privilégios vantajosos que lhes eram concedidos pelas autoridades.

Desde muito cedo, a arte de querenar navios era reconhecida aos artífices italianos, principalmente genoveses. Uma vez mais avulta no Porto a importância dos seus estaleiros navais e uma certa antecipação em reconhecer a novidade e depressa disponibilizá-la aos 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 cavalo⁷⁷.

Mais tarde, acompanhando um movimento, já mencionado, de transferência de carpinteiros da cidade em direcção a Lisboa, patrocinado pelos reis, também estes oficiais acabarão por aí se fixar; com trabalho acrescentado pois, dado o aumento das tonelagens e do tráfico marítimo de e para esta cidade, o recurso à querena para conserto dos navios passava a ser alvo de intensa procura.

Podemos verificar essa deslocação, já em pleno século XVI, com Damião Brúσιο, instalado em Lisboa, a quem foi cedido o monopólio de dar querena aos navios em todo o reino no ano de 1554.

Esta concessão ter-se-á devido à introdução de um processo concebido para facilitar a operação que, nos moldes tradicionais de colocação do navio em monte a custo responderia às acrescidas solicitações. A solução proposta por este genovês constava da reparação do casco do navio na água, “para se escusar o muito perigo que corem em tirarem a môte quando se am de cõcertar e tornarem a deytar ao mar, em que se gasta muito tempo e se faz muita despesa”⁷⁸. Nos

⁷⁵ Dois casos conhecidos: no século XV o espião aragonês Vega seria a pessoa que melhor conheceria o poderio da armada que se organizou para Ceuta (1415); em princípios do século XVI Cà Masser, espião de Veneza, estava muito bem informado sobre as potencialidades dos navios portugueses, estaleiros e modelos produzidos.

⁷⁶ Em pleno século XVIII o portuense António Baptista de Sá deslocou-se a Inglaterra onde visitou várias cordoarias, trazendo para o reino informação preciosa que aqui foi aplicada, com aval régio. Ver BARROS, 2004(b), I: 451-452.

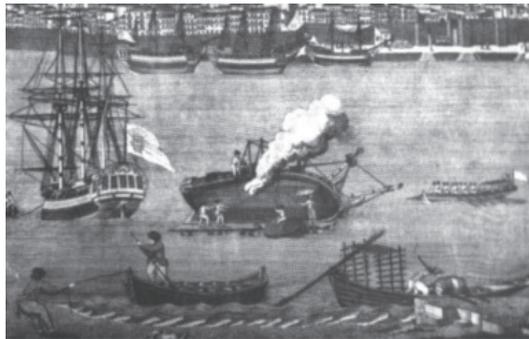
⁷⁷ TT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 34, fl. 182. Saliente-se a “antiguidade” da informação sobre Jácome Lourenço pois, de acordo com Richard Barker, a arte de querenar navios não surge documentada muito antes de 1500, embora este investigador considere que se trata de uma prática antiga; BARKER, 1991: 179.

⁷⁸ TT – *Chancelaria de D. João III*, liv. 3, fl. 46, publicado por VITERBO, 1988 (*fac-símile* da edição de 1898): 425. Este expediente, que COSTA, 1997: 187 considera não ser “propriamente inédito”, 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 sobre barcaças para mais facilmente as repararem, estando na água”. ALMEIDA, 1927, citado por HESPANHA, 389). 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). 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.

estaleiros portuenses (como nos restantes portos), a querena de naus e navios passaria a ser acautelada por comissários deste técnico genovês, caucionados 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 Brú시오] 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 tiverem comissão 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 dez annos começaram a dia oito de Novembro de mil b^c L e quatro. Gaspar Riscado o escrevi”⁷⁹.

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 3

Calafeto de um navio no Douro (século XVIII)

7. A concluir deixo algumas ideias principais. Em primeiro lugar, a de que o principal referencial do Ocidente, entre os séculos XV a XVII foi, cada vez mais, o mar. O mar representava prosperidade. O comércio marítimo determinava a expansão económica ou a decadência dos Estados. E, nestes tempos, eram muitos aqueles que se aventuravam no mar. Mercadores e marinheiros uniram os seus destinos e transformaram, em definitivo, a Economia e as relações económicas.

Esse processo dependeu da circulação e troca de informação. Informação comercial, informação náutica. Em síntese, informação técnica. Que se constituiu, como vimos, a partir da prática. Da empiria. Vimos mercadores a trabalhar em rede, contactando com parceiros de outras nações, de outros espaços, a tornarem-se financeiros, verdadeiros homens de negócios.

⁷⁹ O pregão reproduz, como é norma, o essencial do privilégio real: AHMP – *Vereações*, liv. 20, fls. 192-192v.

Vimos pilotos a frequentar portos do mar do mundo inteiro; aqui a bordo de um navio da sua nação, além, conforme os ventos e os lucros o levavam, a tripular um navio que arvorava a bandeira de um rei diferente. Mas sob um mesmo “território”, o mar, que conhecem e percorrem durante toda a vida.

Há, nestas vivências, muitos dados que não batem certo com teorias tradicionalmente divulgadas. Desde logo com o mito da colaboração entre Universidade e Descobrimientos. Como F. Contente Domingues afirmou, a Universidade e os homens do mar estiveram permanentemente de costas voltadas. A primeira esteve sempre alheada do processo de acumulação de saberes desenvolvido pelos segundos⁸⁰. Além disso, o contributo português para a Revolução Científica, procedente do mesmo processo cumulativo de saberes náuticos (ou gerados pela Náutica) deve ser reavaliado. Ele foi mais importante do que normalmente se avalia. Enfim, que o saber técnico produzido – e como vimos, foi extenso – partiu, quase em exclusivo, da prática.

Mas acima de tudo, o que aqui se viu, representa mais um elemento que compromete teorias que fizeram escola na historiografia portuguesa, como aliás já tiveram oportunidade de afirmar vários investigadores que citei. Principalmente, deixa de ter sentido falar-se em políticas de sigilo. Desde os navios que se vendem, em todo o lado, em todas as regiões marítimas do reino⁸¹, a quem neles estiver interessado – trata-se de um assunto que não foi aqui explorado e mereceria um pouco mais de atenção – a pilotos colocados ao serviço de outras nações, amigas ou rivais, há todo um intercâmbio de experiências, algumas das quais acabámos de acompanhar, que colocam em causa esse tipo de juízos. Se os navios se vendem para fora, se os pilotos servem em navios de outros pavilhões, se a própria Coroa admite a participação de estrangeiros na rota mais estratégica que dominava, então só com muita dificuldade podemos aceitar que o mundo marítimo dos séculos XV a XVII era feito de compartimentos estanques, inacessíveis. A construção do Mundo Moderno fez-se do contacto, da troca de experiências. Em poucas palavras, da divulgação do saber.

Abreviaturas

AHMP – Arquivo Histórico Municipal do Porto

ADP – Arquivo Distrital do Porto

chanc. - chancelaria

cit. - citado

doc. – documento

ed. – edição

fl. – fólio

liv. – livro

m. – maço

⁸⁰ DOMINGUES, 1996.

⁸¹ Do Algarve para a Andaluzia, do Porto, Matosinhos ou Vila do Conde para as Índias de Castela, Galiza ou Mediterrâneo.

s/d – sem data
 ss. - seguintes
 TT – Torre do Tombo

Fontes Manuscritas

AHMP:

Livro de visitas de saúde de 1577, fl. 54v, 69v
Livro de visitas de saúde de 1597, fl. 24, 24v, 25
Livro de visitas de saúde de 1598, fl. 31
Livro de visitas de saúde de 1599, fl. 79
Livro 1 do Cofre da Cidade, fl. 69
Vereações, liv. 20, fl. 192v
Vereações, liv. 34, fl. 147

ADP:

Contadoria da Comarca do Porto, liv. 0007, fl. 193
Po1º, 3ª série, liv. 106, fl. 146v
Po1º, 3ª série, liv. 115, fl. 133
Registos Paroquiais. Miragaia, liv. 1, fl. 211v

TT:

Chanc. de D. Afonso V, liv. 34, fl. 182
Chanc. de D. João III, liv. 3, fl. 46
Gavetas. Gaveta XV, m. 18, doc. 13

Fontes Impressas

BRITO, Bernardo Gomes de, s/d – *História Trágico-Marítima*, ed. anotada por Neves Águas, 2 volumes. Mem Martins: Edições Europa-América.

FERNANDES, Bento, 1555 – *Tratado da arte da Arismética...*, impresso no Porto, na Oficina de Francisco Correia, Porto. Guardado na Biblioteca Pública Municipal do Porto.

FERREIRA, J. A. Pinto, s/d – “*Vereações*”. *Anos de 1401-1449*. Porto: Câmara Municipal do Porto/ Gabinete de História da Cidade.

VITERBO, Sousa, 1998 – *Trabalhos náuticos dos portugueses, séculos XVI e XVII*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, (fac-símile da edição de 1898).

Estudos

AGUILAR HERRANDO, José, 1996 – *La ingeniería en los puertos de la Edad Media*, in *Tecnología y Sociedad: las grandes obras públicas en la Europa Medieval* (XXII Semana de Estudios Medievales. Estella, 1995). Pamplona: Gobierno de Navarra, p. 235-262.

ALMEIDA, Fortunato de, 1927 – *História de Portugal*, vol. V. Lisboa.

- ANAYA HERNÁNDEZ, Luís Alberto, 2001 – *Los judeoconversos portugueses en Canarias y sus relations con el mundo 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, p. 587-607.
- BARKER, Richard, 1991 – *Careening: art & anedocte*, in “Mare Liberum”, nº 2. Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, p. 177-207
- BARROS, Amândio, 2000 – *O Porto contra os corsários. A expedição de 1469*, in “Revista da Faculdade de Letras”, III Série, Volume I, Porto, Faculdade de Letras, p. 11-27.
- BARROS, Amândio Jorge Morais, 2004 – *Vida de marinheiro. Aspectos do quotidiano das gentes de mar nos séculos XV e XVI*, in—*Estudos em homenagem a Luís António de Oliveira Ramos*, vol. I. Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, p. 246-263
- BARROS, Amândio Jorge Morais, 2004 b – *Porto: a construção de um espaço marítimo nos albores dos Tempos Modernos*, dissertação de doutoramento apresentada à Fac. de Letras, 2 volumes. Edição policopiada, Porto.
- BRAUDEL, Fernand, 1983 – *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico no tempo de Filipe II*, 2 volumes. Lisboa, Publicações D. Quixote.
- BUTTINGER, James D. et alii, 2003 – *Mateo Jorge, a pilot of the Casa de la Contratación 16th century Sevilla: a study in the transmission of Science and Technology as expressed in the graphics of a rutter practical navigation*, in *La Casa de la Contratación y la Navegación entre España y las Indias*, Colóquio Internacional, Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo González Rodríguez, Enriqueta Vila Vilar, coordenadores. Sevilla, Universidade de Sevilla/CSIC/Fundación El Monte, p. 639-665.
- CALEGARI, Manlio, 2004 – *Nel mondo dei “pratici”: molte domande e qualche risposta*, in *Saper Fare. Studi di stori delle tecniche in area mediterranea*. Cagliari-Génova-Torino, Consiglio di Storia dell’Europa mediterranea/Edizione ETS, p. 9-33.
- CARRASCO VÁZQUEZ, Jesus, 2001 – *Los judeoconversos portugueses, la corona de Castilla y la renta de Canarias: el caso de Antonio Rodríguez Lamego*, 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, p. 609-626.
- CASADO ALONSO, H., 2003 – *El triunfo de Mercurio. La presencia castellana en Europa (siglos XV y XVI)*. Burgos, Cajacírculo.
- CASADO ALONSO, Hilario, 2005 – *La circulation de l’information das les reseaux de commerce espagnols aux XV^e et XVI^e siècles*, estudo ainda inédito a publicar em colectânea de trabalhos de homenagem a Fernand Braudel.
- CICILLOT, Furio, 2000 – *Genoese shipbuilders in Portugal and in Asia (early 16th century)*, in *Fernando Oliveira e o seu Tempo*, Actas da IX Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia. Cascais, *Patrimonia Historica*, p. 153-161.

- COSTA, Leonor Freire, 1997 – *Naus e galeões na ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*. Cascais, *Patrimonia Historica*.
- DOMINGUES, Francisco Contente, 1996 – *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, p. 203-218.
- DOMINGUES, Francisco Contente, 2004 – *Os navios do Mar Oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*. Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa.
- DUBY, Georges (direcção de), 1990 – *História da vida privada*, vol. II. Porto, Edições Afrontamento.
- GATTI, Luciana, 2004 – *Catene d'oro per il maestro Ambrogio. Costruttori di navi tra Medioevo ed Età Moderna nelle fonti notarili genovesi*, in *Saper Fare. Studi di stori delle tecniche in area mediterranea*. Cagliari-Génova-Torino, Consiglio di Storia dell'Europa mediterranea/Edizione ETS, p. 51-84.
- GÓMEZ VOZMEDIANO, Miguel Fernando, 2001 – *Contrabando y poder en las islas occidentales durante el reinado de Felipe III*, 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, p. 455-477.
- HANCOCK, David J., 2003 – *L'emergence d'une economie de réseau (1640-1815). Le vin de Madère*, in "Annales. Histoire, Sciences Sociales" n° 3, p. 649-672.
- HARDING, Richard, 1999 – *Seapower and naval warfare, 1650-1830*. Londres: UCL Press.
- HESPAÑA, António Manuel, 1984 – *Poder e instituições na Europa do Antigo Regime. Colectânea de textos*. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- História do Trabalho e das Ocupações*, 2001-2002, coordenador Nuno Luís Madureira. Oeiras, Celta Editora, 3 vols. (para o presente tema destaco o volume II. As Pescas, organizado por Inês Amorim).
- IGUAL LUIS, David, 2001 – *La difusión de productos en el Mediterráneo y en Europa occidental en el tránsito de la Edad Media a la Moderna*, in *Fiere e Mercati nella Integrazione delle Economie Europee, secc. XIII-XVIII*, a cura de Simonetta Cavaciocchi. Prato, Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini"-Prato, p. 453-494.
- ISRAEL, Jonathan I., 1998 – *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall, 1477-1806*. Oxford e Nova Iorque, Clarendon Press, edição corrigida, (edição original, 1995).
- LOPEZ, Robert S., 1980 – *A Revolução Comercial da Idade Média, 950-1350*. Lisboa, Editorial Presença.
- MARTÍN-MERÁS, Luisa, 2003 – *Las enseñanzas náuticas en la Casa de la Contratación de Sevilla*, in *La Casa de la Contratación y la Navegación entre España y las Indias*, colóquio internacional, Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo González Rodríguez, Enriqueta Vila Vilar, coordenadores. Sevilla, Universidade de Sevilla/ CSIC/ Fundación El Monte, p. 667-693.

- MATOS, Luís Jorge Semedo de, 2000 – *Alguns aspectos da ligação entre a navegação árabe e portuguesa do Oceano Índico no princípio do século XVI*, in *Fernando Oliveira e o seu Tempo*, Actas da IX Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia. Cascais, *Patrimonia Historica*, p. 61-70.
- MELIS, Federigo, 1984 in *I Trasporti e le Comunicazioni nel Medioevo*, (a cura di Luciana Frangioni e com introdução de Michel Mollat). Prato, Istituto Internazionale di Storia Economica “F. Datini” Prato. Ver, em especial, o estudo “Intensità e regolarità nella diffusione dell’informazione economica generale nel Mediterraneo e in Occidente alla fine del Medioevo”, p. 179-223.
- MISKIMIN, Harry S., 1981 – *La economia europea en el Renacimiento tardío (1460-1600)*. Madrid, Ediciones Cátedra.
- MOLHO, Anthony; CURTO, Diogo Ramada Curto, 2003 - *Les reseaux marchands à l’époque moderne*, in “Annales. Histoire, Sciences Sociales” nº 3, p. 569-579.
- OLIVEIRA, Aurélio de, 2003 – *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, p. 109-155.
- POLÓNIA, Amélia, 1999 – *Os náuticos das carreiras ultramarinas*, in “Oceanos”, nº 38 (Abril-Junho), p. 113-128.
- Pratiche e Linguaggi. Contributi a una storia della cultura tecnica e scientifica*, 2005. Cagliari-Genova-Torino: Consiglio Nazionale delle Ricerche/Edizione ETS (2º volume de *Saper Fare*).
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, María del Carmen, 1996 – *Galicia en el camino de Flandes.–Actividad militar, economía y sociedad en la España noratlántica, 1556-1648*. Corunha, Edicions do Castro.
- TRACY, James, D. – Introduction. *The political economy of Merchant Empires. State Power and World Trade, 1350-1750*, Edited by James D. Tracy, 1991 Cambridge, University Press, p. 1- 21.
- YUN, B. – *Sobre la transición al capitalismo en Castilla. Economía y sociedade n Tierra de Campos (1500-1830)*, ver IGUAL LUIS, David.