

BARCOS E GENTES DO MAR DO PORTO (séculos XIV-XVI)

Por **Amândio Jorge Morais Barros** *

Para o meu Pai

Resumé

À la fin du Moyen Âge, le Porto était um des plus importants centres mariniers du Portugal.

Ce travail envisage mettre en evidence plusieurs aspects de la vie quotidienne des gens de mer de la ville aux XIV^e-XVI^e siècles, l'évolution et composition de la flotte, les marchants et les routes de commerce.

On présente aussi quelques listes avec les noms des maîtres de navires, les noms des vaisseaux, des pilotes, des marins, etc.

1. Introdução

O estudo dos principais centros portuários de Portugal está ainda, em grande parte, por fazer. Pouco conhecemos acerca de assuntos vitais para aferir dos condicionalismos de cada centro e sua área de implantação no comércio de finais da Idade Média e alvares

* Bolseiro da F.C.T. Membro do Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto (GEHVID).

da Época Moderna. Composição das exportações e importações, volume de artigos transaccionados, capacidade das frotas, das tripulações e dimensão das comunidades mercantis. Zonas de contacto, de colaboração/rivalidade, balanços, etc. Cremos, por esse motivo, que há ainda um longo trabalho a prosseguir tratando variados temas e fontes que estão ainda, em boa parte, por explorar¹.

O objectivo do presente estudo enquadra-se nesta problemática: pretende ser uma primeira abordagem a aspectos menos conhecidos da vida das gentes do mar do Porto entre os séculos XIV a XVI, procurando fazer uma análise acerca de diversos acontecimentos sobre os quais se alicerçou a evolução desta «sociedade de mar». Para a sua elaboração recorreremos a diversa documentação conhecida² mas, acima de tudo, procurámos explorar a documentação inédita existente na igreja de S. Pedro de Miragaia relativa à confraria de mareantes que, nos séculos XV e XVI, funcionou anexa a essa igreja, bem como a documentação municipal contida nas vereações relativas a esse período³.

¹ A documentação municipal dá-nos informações preciosas sobre este tema sendo conveniente explorar os livros de Vereações, de Contas, de Acordos, ... etc. Sobre este assunto ver OLIVEIRA, Aurélio de – *O NW (os portos do NW) do Comércio à Expansão. Proposta de projecto de trabalho*, in *Actas do Congresso Internacional «Bartolomeu Dias e a sua época»*, vol. 1, Porto, Universidade do Porto/Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989, pp. 557-571.

A documentação (rara) de confrarias de mareantes revela-se riquíssima. Não deve dispensar-se também a consulta dos livros das chancelarias régias onde se encontram lavrados muitos documentos que tocam estes temas.

² Por exemplo, a documentação reunida por AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das chancelarias reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos*, 2 vols., Lisboa, Academia das Ciências, respectivamente 1915 e 1934; FREIRE, Anselmo Braamcamp – *Cartas de quitação del Rei D. Manuel*, publicadas no «*Archivo Histórico Portuguez*», Lisboa, 1º vol., 1903, bem como nas grandes colectâneas organizadas por MARQUES, J. M. da Silva – *Descobrimentos Portugueses*, 5 vols. (reed.), Lisboa, INIC, 1988 e DINIS, A. J. Dias – *Monumenta Henricina*, (15 vols.), Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960-1974; os livros de Vereações do Porto já publicados, entre outros.

³ A documentação da confraria de S. Pedro de Miragaia, guardada na referida igreja, encontra-se num mau estado de conservação a que é urgente acudir. Foi por nós utilizada graças à amabilidade do sr. Padre António na elaboração da nossa dissertação de mestrado em História Medieval, apresentada na Fac. de Letras do Porto, subordinada ao tema *A confraria de S. Pedro de Miragaia do Porto, no século XV*, 2 vols. (dact.), Porto, 1992 e que espera publicação a cargo do Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto (=AHMP). Para a elaboração do presente trabalho consultámos também a já referida documentação das Vereações da cidade e, quando possível, os livros de Leitura Nova (Além Douro), conservados no Arquivo Nacional-Torre do Tombo (=AN-TT).

Da sua análise retirámos variados elementos que nos informam acerca da comunidade marítima do Porto, permitindo-nos constituir listagens dos nomes dos mercadores, mestres de navios, pilotos, marinheiros, calafates, cordoeiros, carpinteiros; a identificação de boa parte das embarcações existentes na cidade; por vezes, dos seus senhorios e armadores; a actividade dos estaleiros navais da cidade; estruturas de apoio às navegações; os destinos comerciais dos portuenses; a religiosidade dos mareantes, entre outros⁴.

Por último, devemos referir o carácter provisório desta investigação devendo ser encarada essencialmente como uma perspectiva de trabalho que ampliará os resultados agora obtidos.

2. A actividade marítima no Porto nos séculos XIV a XVI

Nas últimas centúrias da época medieval a cidade do Porto afirma-se como um dos mais activos centros do comércio português, actividade que contribui, em boa medida, para a sua ascensão no panorama urbano do Reino.

Com o tempo, o quotidiano da cidade é profundamente marcado por uma ligação ao Douro e, através dele, por uma irresistível sedução pelo mar. Essa estrada privilegiada, por onde o Porto se abriu ao contacto com terras distantes atraíu, ao longo das suas margens até à foz, pequenos núcleos populacionais que estabeleceram com ele uma relação muito estreita. O rio, temido no Inverno pela fúria das suas cheias, surgia no Verão bordejado com sugestivos areais onde, em dias festivos, as pessoas iam «comer e folgar».

A pouco e pouco formavam-se pequenos ancoradouros onde se abrigavam barcos de pesca e embarcações de comércio; a faina marítima e fluvial estendia-se para além dos limites da cidade; aqui construía-se um navio; além emalhavam-se as redes ... Paulatinamente, este rio que garantia o sustento das populações, forjava-lhes, ao mesmo tempo, o carácter.

Presentemente, para além das colecções existentes no AHMP, estamos a explorar uma fonte quinhentista guardada no Arquivo Distrital do Porto, o fundo notarial, que será uma das bases documentais para a nossa dissertação de doutoramento, orientada pelo Prof. Doutor Aurélio de Oliveira e que tratará das *Navegações e comércio do Porto nos séculos XV e XVI*.

⁴ Ver as listagens publicadas em apêndice.

Deixemos a cidade pela melhor das suas portas, a Porta Nova, caminhemos pela antiga estrada, *per loca marítima*. Os terrenos outrora despovoados junto ao Douro surgem-nos progressivamente ponteados de casas até chegarmos ao animado sítio de Miragaia, bairro de gentes do rio e do mar, formado a partir de um primitivo núcleo de 75 casas existentes em 1258. É neste lugar, sobranceiro ao areal aí existente, que se vai constituir a confraria dos mareantes de S. Pedro comprovando a importância que as navegações começam a ter no contexto económico do Portugal de finais da Idade Média.

No Porto de então começam a destacar-se numerosos mercados dedicados a vários tipos de transacções comerciais a nível interno e internacional, cujo labor, em grande medida, faz com que a cidade se torne o pólo mais importante do Norte de Portugal. O argumento, tantas vezes esgrimido pelos seus dirigentes (recrutados maioritariamente no seio deste grupo) para justificar o domínio da cidade sobre o seu termo, de que esta «he edificada en lugar steril e maninho que de seu genero nom pode fructificar azeites, nem pam, nem vinho, nem cousa per que se sustenha»⁵, revela-nos, por outro lado, a crescente actividade comercial que os portuenses desenvolviam, dedicando-se ao «trafego de mercadorias que se apanham Entre Douro e Minho e Estremadura e Beira e Tras os Montes e as trazem a dicta cidade pera as carregar em ella e em muitas e poderosas naos que sempre fazem, e barcos e caravellas com que passam o mar e pera outras muitas partes donde trazem a este Reyno bons e muitos empregos e retornos por que suportam seu viver»⁶.

Recuemos no tempo. Até 1240. As habitualmente conflituosas relações entre o Trono e o Altar, nas quais se envolvem localmente burgueses da cidade, conhecem um período de relativa acalmia nesse ano, ficando para a posteridade a celebração de um acordo entre o bispo do Porto, D. Pedro Salvadores e o rei D. Sancho II.

⁵ E adequado às circunstâncias. Nas cortes de 1481-1482, quando chega a hora de solicitar ao monarca a licença para os moradores do Porto andarem em besta muar evitando as despesas com a manutenção de cavalos, os seus regedores lembram que a sua cidade era erigida «sobre pedra» e em «luguar aspero». AN-TT – *Além Douro*, liv. 3, fl. 77v.

⁶ AHMP – *Livro A*, fl. 88. Ainda em relação a este assunto, veja-se a carta régia de 8 de Janeiro de 1470, dirigida ao concelho do Porto. Nela, o monarca autorizava a cidade a retirar mantimentos e géneros das comarcas de Entre Douro e Minho, Trás-os-Montes, Beira e Terras de Santa Maria, explicando que isso era outorgado «pera soportamento dos moradores da dita cidade e obras de muytas naos e navios que se em ella fazem e pera o fornecimento de suas viajeens». AHMP – *Livro 5 de Pergaminhos*, doc. 13.

Uma das informações contida nessa composição dá-nos conta da existência de mercadores da cidade tratando variados negócios no reino de França onde, inclusivamente, alguns residiam⁷.

Depois dessa data multiplicam-se as notícias elucidando-nos da integração de negociantes portuenses nos tratos do Norte europeu bem como da chegada ao Porto de navios e mercadores dessas paragens. Em 1253 D. Afonso III ordena o tabelamento de direitos sobre mercadorias transaccionadas na cidade entre as quais são referidos artigos provenientes «de Inglaterra, Holanda, Flandres e França»⁸. No ano seguinte estala novo conflito entre a Coroa e o Bispo, culminando no envio de ordens da corte do Bolonhês regulamentando a acostagem de navios entrados na barra ou vindos de Riba Douro, resultando esta situação no aumento da importância económica de Gaia, motivadora de fortes protestos da parte da clerezia; este caso viria a ser solucionado já no tempo de D. Dinis. Em 1282, um alvará régio concedia liberdade aos naturais do Reino para aportarem onde melhor entendessem, enquanto dois terços do tráfico vindo do exterior devia quedar-se, obrigatoriamente, pela margem direita, junto à cidade.

Estas notícias demonstram a prosperidade de comerciantes e armadores, destacando-se a intensidade com que frequentavam as áreas marítimas do Norte, principalmente os mercados de França atlântica. A sua experiência e conhecimento revelam-se preciosos, a tal ponto que, em 1324, quando ordena o estabelecimento na cidade dos correctores – fretadores, o mesmo D. Dinis determina que os quatro homens designados para servir neste ofício sejam escolhidos entre aqueles que habitualmente carregavam para território francês. Todos quantos desejassem expedir mercadorias de «aver de peso» haviam de procurar esses oficiais que, entre outras funções, «deviam fretar as naus do modo que julgassem mais conveniente para o proveito da terra e dos mercadores, bem como do serviço dos mestres dos navios». Além disso, «cabia-lhes inquirir do número das naus precisas para os fretes e do tempo a que estes obrigavam, competindo-lhes também comunicar o averiguado a todos os interessados, para então se decidir sobre as cargas e os portos a demandar».

⁷ Por variados motivos que não apenas comerciais. O documento em questão diz respeito à excomunhões lançadas em virtude de um interdito.

⁸ 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, pp. 8-9.

Ao terminar a década de trinta desse mesmo século encontramos mais informações representativas da grande mobilidade dos comerciantes bem como das relações de comércio estabelecidas com o exterior. Numa inquirição tirada em 1339 onde eram analisados os direitos temporais do clero portuense, declaram os representantes do Bispo que a igreja sempre detivera a posse de variados direitos sobre artigos que vinham à foz, como panos provenientes de França, bem como sobre a pimenta, o açafraão, o açúcar, outras especiarias e metal, para além do pescado trazido da Galiza (e, já nesta altura, em boa parte, por galegos)⁹.

Depois, a diversificação dos destinos ... Mesmo sem ter em conta o acordo de pesca e comércio assinado em 1352 entre o rei de Inglaterra Eduardo III e mercadores do Porto¹⁰ e de Lisboa¹¹, que resultou no célebre tratado de Outubro do ano seguinte cuja negociação foi conduzida por outro mercador nortenho¹², deparamos com navios portuenses rumando preferencialmente para os portos do Norte de Castela, Bretanha, Inglaterra e Irlanda mas que também ousavam frequentar os atractivos centros do Levante ibérico e do Norte de África¹³.

Na documentação da confraria de S. Pedro estes destinos são referidos pelos mareantes. Numa reunião destinada a debater as doações dos seus membros ao hospital do Espírito Santo (que os marinheiros mantinham) afirma-se que os navios dos confrades, barcas, barinéis, naus e caravelas costumavam passar «ho mar d’Espanha pera Frandes ou pera Ingraterra ou pera Irlanda ou pera Levante ou pera Bretanha ...», paragens onde levavam a cabo fructuosas opera-

⁹ Sobre todos estes assuntos podem colher-se informações em CRUZ, António, *O. C.*, p. 7 e ss.

¹⁰ Domingos Clérigo, mestre do navio *Santa Maria* e Salvador Ferrero, mestre do navio *Espírito Santo*. Informação recolhida em CRUZ, António – *O. C.*, p. 13.

¹¹ Sobre este acordo, para além do trabalho citado na nota anterior, veja-se também MARQUES, A. H. de Oliveira – *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*, Lisboa, Presença, 1986, pp. 109-110.

¹² Afonso Martins Alho. CRUZ, António – *O. C.*, p. 14. O que revela bem a vitalidade evidenciada por este grupo na vida da cidade e do próprio Reino.

¹³ Embora a navegação portuguesa, nestes últimos séculos medievais, se desenrole em especial no «teatro» atlântico, a sua presença no Mediterrâneo, em particular na zona do Estreito, é significativa, desenvolvendo aí lucrativas expedições comerciais e mesmo de pilhagem. Sobre este assunto, veja-se FONSECA, Luís Adão da – *Navegación y corso en el Mediterraneo occidental. Los portugueses a mediados del siglo XV*, Pamplona, Universidad de Navarra, Facultad de Filosofia y Letras, 1978.

ções, das quais reservavam uma parte para as despesas assistenciais¹⁴.

Estes negócios, cada vez mais vultuosos, envolviam variadas mercadorias e começavam a pautar o ritmo e modo de vida da cidade e seu termo. Para além dos têxteis produzidos na Flandres e nas Ilhas Britânicas, as embarcações do Porto e os seus mareantes, «bem atrevidos no mar» demandavam aqueles portos buscando nas casas das grandes companhias comerciais aí existentes, diversos artigos, manufacturados ou não, como os vidros, a pimenta e outras especiarias e, mais raramente, ouro e prata para abastecer a sua casa da moeda¹⁵.

Em troca os portuenses forneciam aos mercadores estrangeiros que aqui aportavam, os produtos tradicionais da nossa economia – os couros, o sal, o pescado, o vinho e os frutos secos, na sua maioria provenientes do Algarve. No rol das transacções devemos incluir também o ferro, produto da maior importância nas trocas comerciais da cidade do Porto com a Galiza e territórios da área cantábrica e basca, onde eram exploradas numerosas e prósperas «ferrarias»¹⁶.

Localizado na região mais populosa do Reino, o Porto «descobre» a sua vocação: o negócio. Torna-se assim, paulatinamente, uma verdadeira placa giratória, o principal foco exportador de um vasto *hinterland* economicamente solidário e de importância reconhecida. Nas cortes de Évora de 1436 afirmam os procuradores de Guimarães que «des o fundamento do mundo» os seus moradores, juntamente com os das outras povoações do Entre Douro e Minho, Trás-os-Montes e Beira, carregavam as suas mercadorias na cidade do Porto,

¹⁴ Arquivo Paroquial de S. Pedro de Miragaia (=APSPM) – *Livro I*, fl. 17v. Mais tarde, quando os portugueses estabelecerem os seus domínios nos territórios ultramarinos, os barcos nortenhos também irão demandar essas paragens. Encontrámo-los em missões de abastecimento das praças marroquinas, a carregar trigo, vinho e açúcar dos arquipélagos atlânticos, no Brasil e ao serviço do Rei nas longínquas paragens do Oriente.

¹⁵ Entre os têxteis que adquiriam destacam-se, de um modo geral, «os panos de Abbeville, Ruão, Arras, Chartres, St. Omer, Bruges, Ipres, Gand, Tournay, Lille e de outros centros industriais europeus que vinham em *bulhões* e *balas* das florescentes fábricas normandas e flamengas. Também de Inglaterra traziam os tecidos de Londres e de Bristol e de Castela os de Segóvia e de Valência». FERREIRA, J. A. Pinto – *A cidade que viu nascer o Infante*, in «*Studium Generale*», vol. cit., p. 210.

¹⁶ Existem alguns exemplos destas transacções na documentação municipal. Exemplos: AHMP – *Vereações*, liv. 3, fls. 102v e 237. Sobre a exploração mineira no Portugal medievo veja-se DUARTE, Luís Miguel – *A actividade mineira em Portugal durante a Idade Média*, in «*Revista da Faculdade de Letras – História*», II Série, vol. XIII, Porto, Universidade do Porto, 1995, pp. 75-111.

de onde eram expedidas para Castela e para outros lugares fora do Reino¹⁷.

A comprovar toda a importância mercantil do Porto nos finais da época medieva e contribuindo para o desenvolvimento desta região regista-se o estímulo que lhe foi dado no início do século XV, por D. João I, ao sancionar a instituição de uma feira franca a realizar no primeiro dia de cada mês na mais importante artéria portuense de então, a Rua Nova ou Formosa, entretanto aberta, e que atraía a presença não só dos habitantes da urbe como dos diversos moradores do termo, sendo aí negociadas muitas mercadorias que chegavam nos porões dos navios da cidade. A rua tornava-se rapidamente o grande centro económico da cidade. Aí existia, pelo menos desde 1412, uma casa ordenada pelo mesmo rei para o serviço dos mercadores. Segundo estes, «em todos os lugares das províncias do mundo onde ha mercadores se costumou e custuma terem hũa casa por logea em que fazem seus ajuntamentos quando querem falar sobre algũas cousas que pertencem ao serviço de seu senhor e prol de suas mercadorias» e como tal, também eles necessitavam de um lugar onde se pudessem reunir. Sabendo da existência, na citada rua, de «hũa casa sobre um arco que he em tal em que se não pode fazer casa de morada por não ter loga», o monarca atendeu de imediato essa pretensão ordenando ao vedor das obras «que faça fazer a ditta casa em aquella guisa que comprir»¹⁸.

A actividade marítima – comercial, como vemos, começa a moldar decisivamente a vida da cidade. A dois passos da Rua Nova localizava-se a Ribeira onde o coração do Porto verdadeiramente pulsava. Para aí convergiam as barcas de Riba Douro; aí arribavam os pequenos barcos de pesca ou os grandes navios de comércio à distância; para aí se dirigiam, finalmente, as produções do interior transportadas em carros de bois que, entrando pela Porta do Olival ou pela Porta de Carros, atravessavam a cidade a cidade fazendo-se anunciar pela estridente chiadeira das rodas empenadas pelo peso da carga.

A Ribeira era a gente, as tendas, os sons, os cheiros ... O movimento era constante e a azáfama intensa. Grupos de pessoas deam-

¹⁷ ANTT – *Chancelaria de D. Duarte*, liv. 1, fl. 182v.

¹⁸ AHMP – *Livro A*, fl. 51v-52.

Sobre a rua Nova e a sua feira veja-se, FERREIRA, J. A. Pinto – *O. C.*, pp. 215-216 e DUARTE, Luís Miguel e AMARAL, Luís Carlos – *Os homens que pagaram a rua Nova ...*, sep. da «Revista de História», Centro de História da Universidade do Porto, Porto, INIC, 1985, p. 14.

bulavam pela praça observando o trabalho de sapateiros, tanoeiros, alfaiates, candeeiras ... que, de portas abertas confeccionavam os seus artigos, sendo aí mesmo adquiridos pelos interessados. Os sonoros pregões das regateiras de peixe ou das fruteiras e o aroma dos cozinhados das frigideiras, atraíam os compradores às bancas de venda onde também encontravam as hortaliças e o pão. De tempos a tempos o rebuliço acalmava e as pessoas paravam para dar atenção ao pregoeiro da cidade que, em voz alta, transmitia ordens da Câmara ou da Corte, depois pregadas na Porta da Ribeira, aquela que ligava a praça à praia. Aqui o movimento não era menor: dos navios à corda, em frente ao areal, retiravam-se os produtos vindos de paragens mais ou menos longínquas; das barcas estendiam-se as pranchas por onde se descarregavam os vinhos, os sumagres e os azeites trazidos de Riba Douro; no fundo dos pequenos valboeiros brilhavam as escamas do pescado que as regateiras esperavam; todas estas operações decorriam sob o olhar atento de zelosos almotacés e dizimeiros sempre prontos a reclamar os seus direitos. E, por fim, aí se improvisavam diversas plataformas e passadiços que davam acesso às velhas barcas de passagem que incessantemente atravessavam gentes, cargas e animais, estreitando o relacionamento entre as povoações das duas margens. Por isso, ao longo dos tempos, vão sendo construídas diversas estruturas de apoio às navegações, acerca das quais se impõe uma curta referência.

2.1. O cais e a barra

Em primeiro lugar, os locais de acostagem das embarcações. Estes, em regra, situavam-se em diversos lugares junto à muralha onde existiam portas e postigos e que eram, por isso mesmo, os de maior serventia. Em meados do século XVI sabemos que os navios fundeavam e faziam as suas carregações em vários lugares ribeirinhos, em frente do Postigo das Tábuas, do Postigo do Pereira, do Postigo da Arrecadação e, mais vulgarmente, no chamado «porto da cidade» no arrabalde de Miragaia; o lugar do Ouro começava também, nesta altura, a ser utilizado pelos mareantes que, de qualquer modo, continuavam a frequentar preferencialmente o cais da Ribeira onde existia igualmente um postigo¹⁹.

¹⁹ AHMP – *Livro do despacho das naos e navios que forem desta cyade que ham*

O cais da Ribeira seria o mais importante de todos estes ancoradouros pois era esse o local onde desembocava a maior parte do volume comercial marítimo do Porto²⁰. A intensificação deste movimento comercial estará na origem da sua construção em 1449. Nesse ano, em 21 de Junho, os regedores do Porto «acordaram que da pedra com que estavam çarradas as portas e postigos da cidade²¹ e da pedra da dona abadessa (de Santa Clara) por a quall lhe ham de dar doze coroas se faça hum cays aa Fonte d'Ourina». A obra ficava a cargo de Estação Lourenço, um dos «homens da governança» da urbe, e as despesas com ela seriam satisfeitas «das cooymas dos carneiros de fora da villa e das cooymas das almotaçarias da cidade (...) e que tambem possa aver algumas outras cooymas ataa ser acabado». A Estação Lourenço a cidade pagaria «arrazoadamente» quando fosse «acabado o cays»²².

Em segundo lugar, a sinalização da barra. Desde tempos muito recuados que os navegantes que demandavam o Porto referenciavam a entrada no Douro como sendo uma operação bastante delicada e perigosa, devido às dificuldades de navegação provocadas pelas fortes e incertas correntes e pelo problema em encontrar um rumo que

de hir armados, publicado por FERREIRA, J. A. Pinto – *Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do Reino e ao comércio ultramarino, no século de Quinhentos*, «Boletim Cultural» (nº 30), Porto, Câmara Municipal do Porto, 1967, pp. 331-392.

²⁰ A sua construção estará porventura na origem da transferência decisiva dos estaleiros para Miragaia (assunto a que voltaremos) pois deve ter eliminado boa parte da praia que aí se formava na maré baixa, embora haja notícias de que esta ainda existia em 1520 – AHMP- *Vereações*, liv. 10, fl. 111v. Além disso, a necessidade da existência do cais decorria da estrutura do Douro junto à cidade pois, como já notava o cronista Fernão Lopes relativamente à acostagem dos barcos, «hee muy profundo este rio que vay acerqua dela, de guisa que de seus bordos da naao poẽ pramcha em terra quando querẽ para ir dentro, aqueles a que aprouguer de o fazer». *Crónica de D. João I*, II parte, cap. VIII, Porto, Liv. Civilização, s/d, p. 19.

²¹ Prática habitual nas cidades medievais em caso de perigo de invasão, guerras no reino ou doença contagiosa. Quando partiam grandes armadas, levando muita gente para combater, as cidades ficavam bastante desprotegidas e as suas autoridades, conscientes disso mesmo, ordenavam que todas as entradas fossem tapadas com pedra. Neste caso concreto, as perturbações vividas no Reino português, que culminaram na batalha de Alfarrobeira estiveram certamente por trás dessa decisão. Sobre estas cautelas defensivas ver BARROS, Amândio – *A preparação das armadas no Portugal de finais da Idade Média*, in «Cadernos Históricos» (III), Lagos, Comissão Municipal dos Descobrimentos, 1992, pp. 53-54, publicado também na «Revista da Faculdade de Letras – História», II Série, vol. VII, Porto, Universidade do Porto, 1990, pp. 101-131.

²² FERREIRA, J. A. Pinto – «*Vereações*», (1401-1449), (Col. «Documentos e Memórias para a História do Porto»), Porto, Câmara Municipal, s/d, p. 469.

evitasse a traiçoeira língua de areia do Cabedelo que até aos nossos dias foi um verdadeiro cemitério de navios²³. Estas dificuldades foram resolvidas pelos homens do mar de forma *sui generis* guiando-se por um grande pinheiro existente no morro que encimava uma vertente escarpada, junto ao rio, onde hoje existe o chamado Palácio de Cristal: era o Pinheiro da Marca substituído, em 1542 como veremos, por uma baliza ou semáforo que cumpria a mesma função dessa velha árvore.

Em 2 de Agosto de 1533 chegou à Câmara a preocupante notícia de que o «Pinheiro da Marca da entrada da foz da dicta cidade fora estonado per o pee e que estava em risco de secar se lhe nom acudirem»²⁴. Pinho Leal aponta como causa deste «estonamento» a acção de vândalos que a coberto da noite o danificaram²⁵; se o caso não se remediasse podia provocar «grande perda pera a cidade e navegaçam della». Foi então decidido fazer «aredor do dicto pinheiro hũa boa parede e se enchesse dentro de terra aredor do dicto pee do pinheiro e estonamento que se seguraria»²⁶.

No dia 30 desse mês o assunto volta a ser debatido. Os vereadores já tinham encarregada a obra do Pinheiro da Marca que o transformaria numa espécie de vaso gigante. Contudo, como habitualmente acontecia, o município debatia-se com dificuldades financeiras. A urgência da obra, no entanto, justificava uma solução rápida e procurou-se encontrar apoios entre os cidadãos do Porto. Um deles, João Rodrigues de Freitas, avançou com a seguinte proposta: pedia aos oficiais concelhios «que lhe dessem os dous paos de carvalho que estavam aos bareiros da dicta cidade, convém a saber: hum que esta no chão e outro que esta em pee», adiantando, em troca, os quinhentos reais em que a obra fora orçamentada, negócio que foi aceite²⁷.

Apesar de todo este cuidado, o destino do Pinheiro da Marca estava irremediavelmente traçado. Na sessão camarária de 14 de

²³ No relato da viagem de Cosme de Médicis a Espanha e Portugal pode ler-se a este respeito: «La barra é lontana meno d'une mezza lega, pessima e difficilissima a pigliarsi per la strezza e obliquità del Canale». *Viaje de Cosme de Medicis*, Madrid, p.324, cit. por COUTINHO, B. Xavier – «Assistência e arte na cidade do Porto dos séculos XII a XV», in *História da cidade do Porto*, dir. de Damião Peres, vol. I, Porto, Portucalense Editora, 1962, p. 541.

²⁴ AHMP – *Vereações*, liv. 11, fls. 67v-68.

²⁵ *Portugal Antigo e Moderno*, vol. VII, Lisboa, Ed. Mattos Moreira, 1876, p. 296.

²⁶ AHMP – *Vereações*, liv. 11, fls. 67v-68.

²⁷ AHMP – *Idem*, fl. 248.

Julho de 1535 o escrivão anotava o seguinte: «nom veo juiz a esta camara por quanto o juiz crime cuja camara era foi ver o Pinheiro da Marqua que se estallou», repetindo essa mesma informação no dia 17²⁸. Então a cidade recorreu ao monarca dando-lhe conta do caso e solicitando o seu auxílio. A resposta do rei ao apelo dos portuenses chegou no ano seguinte mas o assunto só foi verdadeiramente debatido pelos governantes da cidade em 5 de Maio de 1537. Sendo informado que o pinheiro estava já «sequo», D. João III mandava fazer «hũa ballisa que demarque como o dicto pinheiro» e enviou mesmo um «debujo» a partir do qual os pedreiros da cidade, com o conselho dos principais interessados, os pilotos, construiriam essa baliza. No entanto, consideravam pilotos e pedreiros, se a «dicta obra fose por o debujo que da corte veo custaria seiscentos mill reaes». Tal quantia era incomportável para a Câmara, que não tinha meios para mandar executar os trabalhos, principalmente «porque o trato estava muito abatido». Foi então decidido enviar para a corte uma nova carta pedindo ajuda financeira e, de acordo com uma sugestão dos mareantes e pedreiros, informar o rei da possibilidade de se executar outra obra mais barata mas que «demarquariam como aquella»²⁹.

Finalmente, em 1542, no lugar ocupado pelo velho pinheiro foi erguida uma «alta muralha de granito com um arco inscrito, encimada por três ameias» por onde se passaram a orientar os navios e que ficou conhecida pelo nome de «Torre da Marca», figurando ainda em diversas gravuras do Porto do século XVIII³⁰.

Também para guiar o tráfego marítimo que se dirigia ao Porto fora erguido em 1527, a mando do bispo de Viseu D. Miguel da Silva, abade comendatário de Santo Tirso e, como tal, senhor do couto da Foz, uma torre-farol na Cantareira, sendo ordenadas rendas para nela se manterem «acesos fogos de noite perpetuamente». Esta torre, raro exemplar da arquitectura renascentista portuense, foi convertida em ermida da invocação de S. Miguel-o-Anjo e é, provavelmente, o mais antigo farol da costa portuguesa³¹.

Além destas estruturas fixas, a intensificação do movimento em barra tão trabalhosa motivou a criação de uma espécie de pilotos

²⁸ AHMP – *Vereações*, liv. 12, fls. 126, 126v.

²⁹ AHMP – *Vereações*, liv. 13, fls. 39v-40v.

³⁰ AHMP – *Livro 1º das Chapas*, fl. 32, cit. por COUTINHO, B. Xavier – *O. C.*, p. 541.

³¹ CRUZ, António – «Evolução topográfica da cidade durante o século XVI», in *História da cidade do Porto*, dir. de Damião Peres, vol. II, Porto, Portucalense Editora, 1964, p. 150.

funcionando, pelo menos desde o século XV, em batéis destinados a guiar os navios a porto seguro. Limitar-nos-emos a referenciá-los, pois não sabemos se se tratava de um serviço permanente ou apenas instituído quando as circunstâncias o reclamavam³².

Quanto à navegação propriamente dita, pensamos que seria do maior interesse tentar determinar um calendário das viagens dos mareantes portuenses ou, pelo menos, o período em que elas eram mais frequentes. Dado o carácter disperso e escasso da documentação é muito difícil chegar a qualquer conclusão. Se bem que as viagens se sucedessem ao longo do ano, uma informação de meados do século XV dá-nos conta da pouca vontade dos navegantes do Porto em rumar para Sul no Verão uma vez que a viagem de regresso era bastante dificultada pelas fortes «nortadas» que ontem, como hoje, se fazem sentir nessa época e arriscavam-se a perder as viagens para Norte programadas de modo a não serem prejudicadas por esses mesmos ventos; corria o ano de 1449 e, para resolver a questão do abastecimento de sal, a Câmara ordena aos recoveiros que o façam diligentemente, uma vez que os navios «em casso que vao carregar (sal) a Lixboa ou a Setuval nom podem arribar a costa com ventos contrarios em tempo do Veraao e perdem a viagem ...»³³.

Outro aspecto interessante relaciona-se com a tentativa de resolução de problemas de estabilidade dos navios, particularmente quando estes navegavam sem carga. A utilização do lastro tornava-se imperiosa nestes casos, sob pena de graves acidentes. No Atlântico Norte, sabemos que na época medieval os navegadores hanseáticos enchiam os porões dos seus barcos com pedras que largavam à entrada dos portos da Bretanha quando aí iam carregar sal. A frequência com que o faziam conduziu a graves prejuízos para a

³² ANTT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 34, 162v, publicado por AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das chancelarias reais ...*, cit., vol. I, p. 414. Na parte final do século XVI os pilotos da barra já se encontravam plenamente em funções. Deles falaremos mais detalhadamente em futuros trabalhos.

³³ FERREIRA, J. A. Pinto – «*Vereações*», cit., p. 413. Num trabalho que elaborámos recentemente, subordinado ao tema *A marinha portuense em meados do século XVI* (a publicar num dos próximos números da *Revista de História da Fac. de Letras do Porto*), abordámos também este aspecto: das vinte embarcações que em 1558 partiram da cidade, nenhuma fez a viagem no mês de Agosto. De acordo com J. M. Pereira de Oliveira, «nos meses de Junho a Agosto N e NW são os ventos com a maior velocidade média, mas é sobretudo o NW com a maior frequência, a que se junta o W, com velocidade moderada mas importante frequência, que caracterizam o período». (*O espaço urbano do Porto. Condições naturais de desenvolvimento*, Coimbra, Instituto de Alta Cultura, 1973, p. 98).

navegação e apressou a morte de inúmeros ancoradouros e centros salineiros dessa região, uma vez que muitos portos ficaram completamente bloqueados³⁴. No século XVI os navegadores portuenses utilizavam um processo idêntico mas, neste caso, os danos que causavam faziam-se sentir nos muros da cidade, pois de acordo com uma queixa do procurador da Câmara, em 8 de Julho de 1534, «muitas pessoas tomavam arrea e pedra d'arrador dos muros da dicta cidade pera lastro das naaos e navios que era grande prejuizo e dapno aos dictos muros», estipulando-se que, daí em diante nenhum mestre fosse tão «ousado de tomar o dicto allastro da Porta Nova ate os Guindaes» sob pena de mil reais³⁵.

2.2. *Funções dos marinheiros*

As navegações comerciais ganham, paulatinamente, uma importância vital na vida da cidade. A frota portuense e os seus homens do mar desempenhavam um papel de primeira importância no abastecimento da urbe, principalmente nas épocas de penúria registadas nos finais da Idade Média e em meados do século XVI. A existência de bons ancoradouros e de um grupo de marinheiros activo e diligente podia mesmo garantir a sobrevivência dos seus habitantes nos períodos de maiores dificuldades. A ansiedade de populações sem recursos para fazer face a estas crises e o espectro de terríveis fomes e privações, fazia com que depositassem neste grupo toda a esperança numa resolução satisfatória de problemas tão graves. A mobilidade e rapidez dos navios levava os comerciantes do mar por inúmeros lugares do Reino e do estrangeiro em busca de pão e aí valiam muito os contactos estabelecidos em anteriores transacções.

As Vereações de Setembro de 1485 assinalam uma grande «esterilidade» da terra, traduzida por uma significativa escassez de cereais na comarca de Entre Douro e Minho; era, ao fim e ao cabo, o reflexo de uma conjuntura preocupante em todo o Reino, sucedendo-se as notícias referentes à falta de trigo, centeio ou cevada nas comarcas de Entre Tejo e Odiana, levando à especulação e a um aumento de preços difícil de suportar. Perante situação tão grave, os dirigentes da cidade mobilizaram alguns dos seus mareantes para

³⁴ MOLLAT, Michel – *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IX^e-XVI^e siècles)*, Paris, Hachette, 1983, p. 134.

³⁵ AHMP – *Vereações*, liv. 12, fl. 32.

que trouxessem pão urgentemente pois a perspectiva da sua falta começava a ser alarmante. Na reunião destinada a discutir esse problema e a preparar estas viagens, as autoridades argumentavam que habitualmente, «as naos que iam pera fora levavam muito pam e bitalha desta cidade». Agora, porque a mesma estava muito necessitada, requeria-se aos seus mestres que partissem em busca de trigo.

Nessa sessão camarária, João de Deus, próspero mestre e mercador de Miragaia e benfeitor da confraria de S. Pedro, prometeu trazer mil alqueires;

– João Vasques, mestre do «Sono», comprometeu-se a trazer 600 alqueires;

– Álvaro Vasques, 500 alqueires;

– Afonso Pires, mestre do «Reyman», prometeu trazer 200 alqueires.

A Câmara, para garantir a diligência dos mestres, chega mesmo a impor-lhes uma pena de 2 marcos de prata se não cumprissem o prometido³⁶.

Esta escassez continuou a assolar o Porto e seu termo durante vários meses; por isso não admira que os mesmos regedores portuenses recusem o pedido do Rei, de 15 de Abril de 1486, para que a cidade autorize o Conde de Vila Real e Pero da Cunha a levar para fora dela algum cereal³⁷.

A guerra, a pesca e o comércio e o abastecimento da cidade eram serviços a que os marinheiros e as suas embarcações se encontravam intimamente ligados³⁸. Contudo, o seu desempenho não se

³⁶ AHMP – *Vereações*, liv. 5, fls. 17v-18.

³⁷ AHMP – *Idem*, fl. 33.

³⁸ Tornando-se, por isso, difícil fazer uma distinção clara entre marinha de guerra e marinha mercante; todos os barcos podiam ser arrolados, em caso de necessidade, para serviços bélicos. Além disso, no alto mar, também em inúmeras ocasiões, os mestres de barcos poderosos despem a pele de meros comerciantes para se tornarem perigosos corsários ou piratas quando a dimensão e aspecto do navio com que se cruzam lhes parece atractivo e o risco do assalto diminuto. Os únicos barcos que, entre os séculos XIV e XV, podemos considerar verdadeiramente de guerra são as galés do rei, preparadas para o transporte de um número significativo de combatentes e dotadas de um poderoso esporão na proa destinado a abalroar os navios adversários; contudo, porque movidas essencialmente a remos, adaptam-se melhor ao calmo Mediterrâneo onde, com excepção da zona do Estreito de Gibraltar, desde Ceuta, os portugueses pouco actuam. A partir do século XVI as coisas mudam de figura. Embora os navios mercantes continuem algo desprovidos de armas de fogo, torna-se vulgar e obrigatória a sua existência a bordo. As naus, caravelas, e sobretudo os galeões têm cada vez mais bocas

esgotava nestas funções. A sua presença também era requerida em representações diplomáticas ou embaixadas ordenadas pelo Rei, bem como nas recepções e transporte do próprio monarca ou de figuras gradas do Portugal de então nas suas deslocações pelo Reino ou pelo estrangeiro.

Após o fracasso da participação portuguesa na batalha de Toro, D. Afonso V projectou uma aliança com a Coroa de França, partindo para esse reino em finais de Agosto de 1476. Os preparativos desta atribulada viagem haviam começado no início do ano. A consciência de que a via marítima tinha vantagem pela rapidez que proporcionava, levou a que o Rei ordenasse à Vereação do Porto a preparação de «hũa caravella, dinheiro, fretes e soldo», para o serviço do conhecido mercador da cidade Fernão Álvares Baldaia «que ia tratar de certo negócio de sua parte com el Rey de França»³⁹. Mais tarde, a 12 de Junho, comunicou de Miranda que iria chegar à cidade D. Vasco de Ataíde, prior do Hospital, encarregado de aí fretar «naos e navios e mantimentos pera a passagem em França»⁴⁰.

Por essa mesma época, o Africano determinou enviar uma outra embaixada; desta vez o destino era a Inglaterra e à frente dela colocou outra prestigiada figura portuense, o mercador Fernão Luís. Neste último caso sabemos mesmo quanto o concelho dispendeu com a expedição, dado que no dia 4 de Maio o escrivão da Câmara registou que «pera esta embarquaçom «foram gastos 25 mil reais»⁴¹.

Todas estas iniciativas diplomáticas decorriam de um certo clima de tensão não impeditivo, no entanto, de que o Porto se engalanasse para receber o monarca que aqui se acolheu «com todos grandes e senhores pryncipaes do Reyno» após a intervenção militar em Castela, até porque esta foi, na época, considerada uma vitória das nossas armas. Mas não era a primeira vez que o rei visitava a cidade; já o fizera treze anos antes, em 1462, num ambiente muito menos tenso, durante a sua deslocação ao Norte. Precisamente nessa altura, registou-se a utilização dos serviços dos marinheiros por-

de fogo para fazer face á ameaça dos corsários que, desde a primeira metade da centúria de Quinhentos assaltam com cada vez maior intensidade, embora não sejam ainda o maior obstáculo das navegações. A introdução sistemática da artilharia implicou modificações na construção naval, que não cabem no âmbito deste pequeno estudo analisar.

³⁹ AHMP – *Vereações*, liv. 4, fl. 37v.

⁴⁰ AHMP – *Idem*, fls. 47v-48.

⁴¹ AHMP – *Idem*, fls. 43v-44.

tuenses. Como estava previsto que a sua chegada se fizesse por mar, os regedores do concelho ordenaram uma profunda remodelação num barco pouco vulgar nestas paragens, uma albetaça⁴², que, cuidadosamente enfeitada, transportaria os grandes da cidade ao encontro do seu rei e depois o escoltaria e guiaria pela barra do Douro adentro até Miragaia⁴³. Não será difícil imaginar que, até à cidade, se juntariam ao cortejo marítimo dezenas de outras embarcações apinhadas de gente desejosas de ver e saudar o soberano.

Já em pleno século XVI (24-5-1537) a Câmara preparou uma solene recepção ao bispo D. Frei Baltasar Limpo e a cidade mobilizou-se para receber condignamente este prestigiado clérigo no dia da sua tomada de posse como chefe da igreja portuense. Parte das despesas relacionou-se com a construção de «huum batell com seu tolldo e bandeiras» que cruzou o Douro até Miragaia onde o prelado foi acolhido em ambiente festivo⁴⁴.

3. Navios e taracenas

Os navios do Porto constituiriam uma parte significativa da frota nacional. Nas cortes de Évora de 1361, o rei D. Pedro I, res-

⁴² Trata-se de um navio de tipo mediterrânico, talvez de dois mastros; é também possível que fosse um navio de pequenas dimensões com uma tripulação que não deveria exceder os 20 homens. Sobre este assunto ver PICO, Maria Alexandra T. Carbonel – *A terminologia naval portuguesa anterior a 1460*, Lisboa, Sociedade de Língua Portuguesa, 1963, pp. 22-25. Além desta obra, podem colher-se informações úteis no *Diccionario de História dos Descobrimientos Portugueses*, (dir. de Luís de Albuquerque), 2 vols., Lisboa, Caminho, 1994 bem como no *Diccionario da marinha antiga e actual*, (3ª ed.), (dos com.^{tes} Humberto Leitão e J. Vicente Lopes), Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1990, obras para as quais remetemos todos os termos desta natureza.

⁴³ GONÇALVES, Iria – *As finanças municipais do Porto na segunda metade do século XV*, (Col. «Documentos e Memórias para a História do Porto» nº XLV), Porto, Arquivo Histórico/Câmara Municipal do Porto, 1987, p.

⁴⁴ AHMP – *Vereações*, liv. 13, fl. 2.

Para além das obras citadas na nota 42 podem encontrar-se interessantes definições acerca destas expressões, num pequeno livro de 1696, reunindo termos marítimos para ensino das gentes do mar de Sevilha. Veja-se, apenas como exemplo, o que ele contém acerca da prática usual de «toldar» os navios: «toldos, son unas velas de lona quadradas, las cuales se ponen de popa à proa sobre la cubierta superior, para su resguardo, y para que hagan sombra à la gente». *Vocabulario marítimo, y explicacion de los vocablos, que usa la gente de mar, en su exercicio del Arte de Marear*, (fac. simil da II ed.; ampliada), Sevilha, Imprenta Castellana y Latina de los Herederos de Thomàs Lopez de Haro, 1722, p. 79. Agradecemos ao Dr. José Ignacio de la Torre a oferta desta obra.

pondendo favoravelmente a um pedido dos procuradores portuenses a respeito do desagramento de impostos sobre as embarcações e as cargas que transportavam, considerava existirem no Porto «mais naves e navios que em todo o meu senhorio»⁴⁵. Expressão lisonjeira, é certo. Talvez exagerada. No entanto, revela com clareza que o Porto era um importante centro naval no contexto do Portugal de então; a comprovar este facto, podemos verificar a relevância atribuída à armada que se aparelhou no burgo aquando da conquista de Ceuta em 1415; apesar do discurso inflamado de Zurara⁴⁶ ter como primeira intenção enaltecer a actuação do Infante, o certo é que, em 1436, os portuenses recordam em cortes, talvez excessivamente, que naquela ocasião saíram da sua cidade «seteenta naos e barchas, afora outra muita fustalha»⁴⁷.

Estas considerações, panegíricas e comprometidas, pouco nos dizem acerca da verdadeira dimensão da frota portuense. Quantos navios a compunham? Quantas caravelas, naus ou barinéis? Qual a sua tonelagem? Qual o seu verdadeiro peso na marinha nacional da época? As listagens que publicamos em apêndice, se bem que cobrindo apenas uma parte do âmbito deste trabalho e sujeitas a actualização permanente, pretendem ser um primeiro contributo para termos uma visão mais concreta desta realidade. Além disso, pensamos que a abordagem do tema deve ser feita de forma prudente pois os elementos existentes para a primeira metade do século XVI, uma lista de embarcações do Porto de 1520, um rol de navios de 1552 e um documento de 1558 que refere os barcos que deveriam sair artilhados da cidade, indicam-nos que o número de velas existente na urbe pouco passava das duas dezenas (21, 22 e 20 navios, respectivamente)⁴⁸. Estes dados colocam-nos perante algumas dúvi-

⁴⁵ *Cortes Portuguesas. Reinado de D. Pedro I (1357-1367)*, (ed. A. H. de Oliveira Marques e Nuno José Pizarro Dias), Lisboa, INIC, 1986, p. 110.

⁴⁶ *Crónica da tomada de Ceuta*, cap. XXXV, Coimbra, 1915.

⁴⁷ AN-TT – *Chanc. de D. Duarte*, liv. 1, fl. 182v. Publicado por AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das chancelarias ...*, cit., vol. I, p. 7.

⁴⁸ Estes documentos encontram-se nos seguintes lugares:

«Rol dos navios que ha na cidade do Porto, San Johão da Foz e Maçarelos», AN-TT – *Gaveta 15*, maço 14, doc. 13.

AN-TT – *Corpo Cronologico*, parte 1ª, maço 87, doc. 115, publ. por AZEVEDO, Pedro d' – *A marinha mercante do norte de Portugal em 1552*, in «*Archivo Histórico Portuguez*», Lisboa, 1909, pp. 241-253;

AHMP – *Livro do despacho das naos e navios que forem desta cydade que ham de hir armados*, publ. por FERREIRA, J. A. Pinto no trabalho citado na nota 15.

das. As relações de barcos conservadas desta época apenas dizem respeito aos navios mercantes do Porto e Norte de Portugal. Quantos navios e quantos mareantes do Norte estariam destacados para acções militares numa altura em que o poder central começava a desenhar uma política de defesa marítima baseada na constituição de armadas que patrulhavam a costa em boa parte do ano⁴⁹? Será que alguns navios estavam deslocados para o serviço do rei ou de alguns armadores no Oriente e em outras partes dos seus domínios⁵⁰? Será que estes números confirmam a tão propalada decadência dos portos do Reino que, ao contrário de Lisboa, não tinham acesso facilitado aos ricos tráficos orientais? Qual a dimensão das frotas que operavam a partir de Lisboa e de outros portos do Reino e que nos poderiam servir de termo de comparação? Estudos futuros, certamente, nos poderão dar resposta a estas e outras interrogações⁵¹.

Se em relação ao tamanho e tonelagem da frota do Porto nos ficam ainda muitas dúvidas, o mesmo não acontece, pelo menos para o período final da Idade Média, em relação à vitalidade da

⁴⁹ As frotas de guerra, no final da Idade Média, continuavam a manter como principal unidade a *galé*, considerado um navio poderoso e apto para a guerra marítima. Mas quando se preparava uma armada todos os navios e tripulações disponíveis eram mobilizados se a operação em vista fosse de grande envergadura. Noutros casos apenas alguns eram requisitados. Estes alardos navais traziam perturbação à actividade mercantil e vários negócios podiam ser anulados ou adiados. Contudo, nalguns casos, era possível conciliar guerra e comércio, tal como sucedeu em 9 de Agosto de 1476 quando Álvaro Martins e Martim Afonso, mercadores do Porto, obtiveram licença 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. Sobre a preparação das armadas veja-se o nosso trabalho citado na nota 21.

⁵⁰ Em 1504, na armada que seguiu para a Índia sob o comando de Lopo Soares de Albergaria, encontramos alguns navios do Porto. E o mesmo acontecerá no futuro. Nos *Comentários de Afonso de Albuquerque*, faz-se menção a um navio chamado *Ferros* que poderá ser o mesmo que partiu na citada armada, existindo ainda em 1517 no Porto uma embarcação com esse nome e que pensamos ser a mesma. De qualquer modo é preciso estudar todos os elementos com o maior cuidado. Os barcos no Oriente estão todos adstritos ao serviço do rei e é difícil detectar a sua proveniência. Sobre aquela armada veja-se: CRUZ, Maria do Rosário de S. T. B. de Azevedo – *A 1ª viagem de Lopo Soares à Índia (1504-1505). Um termo e um começo*, 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, pp. 253-279. Veja-se ainda, APSPM – *Livro 3*, fl. 1.

⁵¹ Esperamos conhecer a realidade lisboeta mercê dos estudos que neste momento desenvolve Leonor Costa que já publicou um trabalho sobre esta temática: *Naus e galeões da Ribeira das naus*, Lisboa, Patrimónia, 1997.

mesma. Por poucos que fossem, os navios portuenses integravam-se sem qualquer tipo de problema, como já vimos, nos grandes circuitos do comércio internacional, afrontando a concorrência de poderosas arqueações. Mantiveram, por exemplo, uma intensa rivalidade/colaboração com a Galiza e, quando foi necessário, usou mesmo de forte determinação e de alguma dureza para defender os seus interesses. As queixas dirigidas a D. Afonso V pelos procuradores de Valença em 1475 (?) são bem elucidativas desta situação⁵².

Os acontecimentos que deram motivo a estas queixas relatam-se brevemente. Ao velho burgo portuense chegaram novas dando conta de que, naquela vila minhota, «em o rio de Minho foy tomada hũa barqua de vinhos da dicta cidade e dous navios d'Aveiro per os galleguos da cidade de Tui». A reacção do Porto não se fez esperar. De imediato foi preparada uma verdadeira expedição punitiva que colocou a fronteira do Minho a ferro e fogo. Alarmados, e não querendo envolver-se nesta delicada situação que poderia prejudicar fortemente os bons laços de vizinhança que mantinham com as povoações galegas da raia, os dirigentes de Valença informavam que «por este azo foram aqui travadas e levantadas escaramuças e guerras em que se siguirom aleigões e mortes de nossos vezinhos e presos e rançoamentos e roubos asi como se fora guerra apregoada». Só a intervenção directa do rei, com o envio de um fronteiro para a zona evitou o prosseguimento das lutas e a consequente deterioração do bom relacionamento fronteiriço⁵³.

Mas as relações do Porto com essa região, tão atractiva do ponto de vista comercial, nem sempre foram conflituosas, registando-se, muitas vezes, uma frutuosa colaboração entre galegos e comerciantes do Norte de Portugal. A título de exemplo podemos referir que no dia 10 de Março de 1394 Alfonso Eanes, mercador de Tuy, fretou a embarcação de Vicente Domingues, do Porto, para transportar mercadorias de Pontevedra para Barcelona⁵⁴. A cidade

⁵² Seguimos a interpretação dada a este documento pelo Prof. Doutor José Marques considerando tratar-se de um artigo apresentado às cortes de Évora, embora o documento esteja incompleto, e apesar da indicação de que aparece «scripta todo ao diante», não mais volta a fazer-se-lhe referência. ANTT – *Além Douro*, liv. 3, fls. 71v-72, publ. por MARQUES, José – *Relações luso – castelhanas no século XV*, in «Revista de Ciências Históricas», Porto, Universidade Portucalense, vol. VII, 1992, pp. 27-46.

⁵³ Facto que se tornou evidente com a chegada dos mercadores de Aveiro, igualmente lesados com o roubo e que exigiam a penhora de diversos bens que alguns galegos possuíam em Valença. MARQUES, José – *O. c.*, p. 40.

⁵⁴ Arquivo Historico de Protocolos. Barcelona, Nadal, Man. 20 / 11 / 93, 3/6 / 94,

do Porto tinha, aliás, consciência da importância do comércio com a Galiza e procurava atraí-lo, quer concedendo salvo – condutos a mercadores dessa região em períodos de relacionamento mais complicado entre os dois principais reinos ibéricos, quer punindo acções de corso ilegais levadas a cabo contra as suas fazendas.

Em 1453, a Câmara do Porto determinava o pagamento de indemnizações a vários galegos de Baiona «per rezam de arneses que lhes foram tomados por navios da cidade»⁵⁵. Dois anos depois, é registada a condenação do mestre João Afonso, obrigado a pagar 400 reais, pois foi dado como culpado num assalto efectuado contra um mercador de Muros, ao qual foi subtraída certa quantidade de ferro⁵⁶.

Já nesta altura são os mercadores galegos quem assegura grande parte do abastecimento de pescado à cidade, nomeadamente a sardinha, fresca ou de fumo. Esse importante serviço é documentado nos diversos livros de Vereações, passando a ser relativamente vulgares as listas «dos galegos que trouxeram pescado»⁵⁷.

Em sentido inverso, a cidade apoiava a navegação portuense para esse território. E é assim que se explica uma interessante resolução da câmara, de 1452, resolvendo dar «bitalhas» para abastecer uma nau galega «que vai pera Muros (...) que nam leva mais de XIII ou XV homens» e facultava transporte a dois vereadores do Porto que se dirigiam para esse lugar. Neste caso concreto, cumpre salientar que tal deve ter sucedido numa época de relações tensas pois há o cuidado de referir que esse abastecimento se faz porque a nau «nom he d'armada»⁵⁸.

3.1. Tipos de navios

A partir da terminologia utilizada nesta documentação para designar os navios podemos constatar a utilização quase exclusiva

fl. 53, cit. por FERREIRA PRIEGUE, Elisa – *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Santiago de Compostela, Fundação «Pedro Barrie de la Maza» / Universidade de Santiago, 1988, pp. 649-651, nas quais a autora apresenta um quadro das relações de cooperação entre galegos e portugueses na área mediterrânica.

⁵⁵ AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 169.

⁵⁶ AHMP – *Idem*, fl. 236.

⁵⁷ AHMP – *Vereações*, liv. 6, fl. 59.

⁵⁸ AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 105.

de modelos atlânticos, à exceção das alusões (raras) às galés do rei. Através dela verificamos que as embarcações mais vulgarmente utilizadas na cidade do Porto eram a nau, o barinel e a caravela. A pinaça⁵⁹, documentada com alguma regularidade até ao século XVI, era um barco utilizado sobretudo na pesca e principalmente por galegos que desenvolviam essa faina nas águas do Noroeste peninsular.

O tipo de navio mais referido no século XIV é a nau⁶⁰. Surgem-nos algumas referências a barcas⁶¹, a um barinel⁶² em 1368 (cujo

⁵⁹ Palavra de origem francesa (do sudoeste francês) que entra em Portugal por intermédio do castelhano. É muito possível que este navio deva o seu nome à madeira de que era primitivamente construído: o pinho.

Não seria um barco muito grande; era utilizado no transporte de sal na região do Douro, sendo movido a remos, como tantas embarcações medievais. Embora Maria Alexandra T. Carbonel Pico, que temos vindo a seguir, refira também a sua utilização esporádica como navio de pesca, pensamos que esta dimensão deve ser realçada pois a documentação portuense dos séculos XV e XVI, quando se refere a esta embarcação, fala dela quase sempre como se tratando de um barco utilizado por pescadores, nomeadamente por galegos *O. c.*, p. 175-177.

⁶⁰ É muito possível que as naus portuguesas tivessem influência das naus do Levante. Do século XV ao século XVII a nau seria entre nós um dos principais barcos de guerra e de transporte de mercadorias. Nogueira de Brito (*Caravelas, Naus e Galés de Portugal*, p. 11), considera que «a própria conformação desta elegante construção naval impõe-se pela delicadeza das linhas, pela esbelteza do perfil, pelo ritmo fino dos movimentos». A documentação mostra-nos tratar-se de uma embarcação movida à vela e tilhada, de alto bordo, com 1, 2 ou 3 mastros, a qual podia ser armada para a guerra; não deveria ser muito grande, embora fosse crescendo ao longo dos tempos (por exemplo, no tempo de D. Fernando refere-se a existência de «hũa de seis centos toneis e outra de trezentos»). (PICO, Maria Alexandra T. Carbonell – *O. c.* p. 132-155).

⁶¹ Apesar de um documento de finais do século XIII considerar existirem barcas com mais de 100 tonéis (publ. nos *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, p. 22, doc. de 1293. Maio. 10), o certo é que a documentação dos séculos seguintes refere-se geralmente a esta embarcação como sendo de pequeno calado. Zurara considera ser «grande» uma barca de 30 tonéis. Era um navio de medidas variáveis e segundo Quirino da Fonseca deve ter sido o primeiro tipo de embarcação mercante descendente da barca de pesca costeira (*Os navios do Infante D. Henrique*, p. 17). Este pequeno navio à vela (normalmente equipado com uma única vela) também podia ser usado na guerra. Por ser utilizado em diversos serviços aparece com diferentes designações. Havia barcas de *carga*, de *carreto*, do *condado*, de *congrear* (ou seja, de pescar congros), de *mercadorias*, de *mercê* (?), de *passagem*, de *pesca*, de *sardinha*, de *sal*, *seeira* (da Sé? ou saveira?) e *taberneira*. (PICO, Maria Alexandra T. Carbonell – *O. c.*, pp. 33-51).

⁶² Navio que tem este nome, de origem francesa (ballenier), por ser inicialmente empregado na pesca da baleia. Manteve esta mesma designação na Galiza. O barinel tinha pelo menos dois mastros, mas também podia ser movido a remos, sobretudo em períodos de calmarias. Este tipo de embarcação era relativamente grande e alcançou um certo êxito nos primeiros tempos do século XV graças, principalmente, à sua rapidez.

mestre era Domingos Peres Ledo) e a um baixel⁶³ (de nome Santiago) em 1386. Em 1352, dois barcos (o Santa Maria e o Espírito Santo) aparecem designados pela vaga expressão «navio»⁶⁴. Não encontramos para este século qualquer menção à existência de caravelas na cidade.

No século XV o panorama altera-se um pouco. Em 1404 ainda encontramos duas barcas, mas depois dessa data não nos aparece mais nenhum navio desse modelo. Ao longo do tempo, em resultado da experiência adquirida em inúmeras jornadas, os armadores vão adoptando barcos de outro tipo e configuração, mais eficazes e adequados às águas que habitualmente sulcam e à carga que transportam.

A embarcação mais utilizada pelos portuenses deste século nas suas viagens é a nau, o que talvez se possa explicar pela grande frequência de viagens nesta centúria e pela maior capacidade de carga desta embarcação⁶⁵. É também nesta época de Quatrocentos que se

Podia transportar mercadorias, mas as suas características também faziam dele um bom navio de guerra, sendo aparelhado para dar caça a corsários ou a outros inimigos. (PICO, Maria Alexandra T. Carbonell – *O. c.*, pp. 55-58).

⁶³ Podia ser agrupado na categoria de embarcação «grande» mas de pouca altura – aliás como o nome indica; era utilizado como barco de pesca e de transporte. Havia baixéis com mais de 50 tonéis, tilhados e toldados. (PICO, Maria Alexandra T. Carbonell – *O. c.*, pp. 29-33).

⁶⁴ Empregava-se este termo para designar vários tipos de embarcações, embora pelas listas que vimos para o século XVI (e, muito possivelmente para os barcos do século XV) este vocábulo agrupe, de uma maneira geral, as naves de maior calado, distinguindo-os, sobretudo, da caravela. Destaca-se, contudo, o uso da palavra para referir *navios* que andavam de *armada* (ou seja, corsários ou piratas), de *carga*, de *carretos*, de *frete*, de *marrear* (?) e de *pesca*. (PICO, Maria Alexandra T. Carbonell – *O. c.*, pp. 163-174). Em 1452 surge-nos a misteriosa designação *navio de rogo*, talvez um barco sujeito ao serviço de algum senhor ou do rei em determinado período.

⁶⁵ A generalização do uso deste barco far-se-á verdadeiramente no século XVI. Com toda a probabilidade, a divulgação da nau deverá estar relacionada com a sua crescente utilização na carreira da Índia. De pano predominantemente quadrangular (com excepção da pequena vela latina no mastro da mezena), as naus eram acasteladas na ré e à vante. Estas estruturas, essenciais para a guerra proporcionavam, por outro lado, aos tripulantes, um abrigo mais acolhedor, comparativamente às pequenas caravelas onde, de amiúde, eram obrigados a dormir ao relento no convés, ou, pensamos nós, debaixo do toldo quando ele existia. De borda alta, a nau tinha um casco bastante largo em relação ao seu comprimento o que, juntamente com as velas quadrangulares dos dois principais mastros, leva a que seja classificada como um navio «redondo», por oposição aos clássicos navios «longos», como as galés e as fustas e, mesmo, as próprias caravelas. Sobre este assunto pode ver-se PEREIRA, Moacir Soares – *Capitães, naus e caravelas da armada de Cabral*, Coimbra, Centro de Estudos de Cartografia Antiga, n.º CXV, 1979, pp. 17-20.

começa a generalizar o uso da caravela⁶⁶. Significativamente menor que a nau, esta «pequena jóia ibérica» (na expressão de Pierre Chaunu), passa a ser o navio preferido por muitos armadores devido à sua versatilidade. Embarcação leve, ligeira e bem adaptada quer à navegação atlântica quer à mediterrânica, a caravela ultrapassa com relativa facilidade os obstáculos que o assoreamento de alguns estuários de rios portugueses como o Douro, o Lima e o Minho e portos como o de Faro, ou Tavira⁶⁷ colocam ao tráfego comercial no século XV⁶⁸. Para finalizar esta breve nota acerca das embarcações do Porto na época quatrocentista, registamos a utilização de vários barinéis e também a tendência, que se acentuará na centúria seguinte, para englobar muitos barcos sob a designação de navios.

O vocabulário que designa os barcos nortenhos na primeira metade do século XVI é muito menos variado. Os róis quinhentistas referem apenas a existência de navios e caravelas. Pensamos que no primeiro caso são incluídas as embarcações de maior tonelagem (como a nau) e no segundo as «caravelas grandes» (acima de 50, 60 tonéis) e as caravelas mais pequenas (de 20, 30 e 40 tonéis). Num e noutro caso junta-se, por vezes, a indicação de que estes navios ou caravelas podiam ser «latinos» ou «redondos». Contudo esta menor variedade vale sobretudo no que diz respeito à documentação estilizada para este trabalho. Outras fontes, que temos vindo a trabalhar, dão conta da existência dessas mesmas naus e caravelas que, junta-

⁶⁶ Também C. PICO não encontra referências à existência de caravelas no século XIV o que não quer dizer que elas não existam nesta altura. O mais provável é que as caravelas aparecessem agrupadas nas designações *barco, nau, navio* ... Lopes de Mendonça (*Estudos sobre navios portugueses dos séculos XV e XVI*, pp. 62-64), define-a como «embarcação mercante ou de guerra, de três velas latinas, cuja capacidade orçava entre 50 e 100 tonéis. Encontramos, contudo, referências a caravelas de menor tonelagem. Este navio de origem portuguesa (embora talvez com influências nórdicas e árabes) evoluiu constantemente entre os séculos XIII e XVI sendo usado não só como barco de transporte mas também como barco de pesca (provavelmente a sua primeira função) e em expedições guerreiras. Embarcação relativamente pequena e por vezes tilhada foi, pela sua mobilidade, o navio eleito para as viagens de descoberta. (PICO, Maria Alexandra T. Carbonell – *O. c.*, pp. 73-83).

⁶⁷ A título de exemplo, vejamos o caso de Tavira. Nas cortes de Torres Vedras de 1441, os procuradores do Porto avançam com o seguinte lamento: «Outrossy Senhor, a vossa merce sabera que a barra de Tavylla he tam baixa e perigosa que de baixamar nom tem covodo d' aua entanto que este ano se perdeo hi hũa naao boyante que hia pera carregar fruta». ANTT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 2, fl. 104v, publicado por AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das Chancelarias ...*, cit., vol. I, p. 534.

⁶⁸ A primeira referência que encontramos a caravelas data de 1447. Ver lista publicada em apêndice.

mente com as barcas (especialmente, mas não exclusivamente, no Douro) os galões ou os patachos, conferiam grande diversidade às embarcações, particularmente a partir da segunda metade deste mesmo século.

3.2. *Os nomes dos barcos*

Não nos podemos queixar da pobreza da documentação medieval no respeitante à onomástica dos navios portuenses. A lista dos barcos do Porto, nomeadamente para o século XV, surpreende pelo pitoresco e variedade dos nomes referenciados.

Ao contrário daquilo que seria de esperar, tendo em conta a realidade do século anterior e a do século de Quinhentos, os portuenses daquela centúria evitaram baptizar os seus navios com nomes de santos. Estes armadores, afastam-se da monótona tradição da época e, ao mesmo tempo, revelam uma surpreendente faceta do seu imaginário.

Este tema, suscita estudos de carácter interdisciplinar onde terão uma palavra importante, além da História, a Antropologia, a Etnografia, a Literatura, a Hagiografia, o Folclore, etc. Quais os motivos que levam 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 num quadro de valores (religiosos, culturais, estéticos, morais) que se poderão inserir na rica diversidade de uma ainda pouco clara cultura popular⁶⁹.

Os navios portuenses do século XIV são maioritariamente baptizados pelos seus donos com nomes religiosos, o que não será motivo de grande admiração. É bem conhecida a fé daqueles que labutam no mar. Enfrentando constantes perigos e momentos angustiantes é em Deus, por intermédio da Virgem Maria ou dos Santos, que entregam a sua salvação confiando que Ele os conduzirá a bom porto. O reflexo desta vivência religiosa e o frequente temor da incerteza do seu destino encontra-se nas inúmeras invocações de Santos e outras divindades protectoras por parte dos marinheiros⁷⁰.

⁶⁹ GARCIA e GARCIA, José Luis – «El contexto de la religiosidad popular», in *La religiosidad popular*, 3 vols., coord. por C. Alvarez Santaló, Maria Jesus Buxó e S. Rodríguez Becerra, vol. 1 (Antropología y Historia), Barcelona, Anthropos, 1989, pp. 19-29.

⁷⁰ Aliás, de todos os grupos profissionais é, sem qualquer espécie de dúvida, a

Os nomes dos barcos refletem uma profunda devoção, privada ou local; num ou noutro caso, é vulgar, fruto da popularidade de certas invocações, a repetição de nomes de navios. Problema complicado, provoca-nos dificuldades na identificação dos mesmos pois muitas vezes as fontes apenas indicam o nome ou modelo do barco e da cidade de origem, omitindo-se as referências ao armador, mestre ou equipagem. Os barcos portuenses daquele tempo têm nome de santos ou de outras figuras religiosas bem conhecidas e veneradas na Cristandade medieval: por exemplo Santo António; Espírito Santo, integrado na nova religiosidade que marca o Ocidente 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 a quem quase todas as comunidades de mareantes de Portugal e da Galiza prestavam homenagem, construindo em sua honra capelas utilizadas amiúde para sinalizar a entrada nos portos; Santiago era o nome de, pelo menos, dois barcos do Porto; tratava-se de um santo de inegável popularidade no Noroeste peninsular e objecto de uma devoção muito vincada.

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 nas frotas dos reinos ocidentais. Na vizinha Galiza, Elisa Priegue detecta, durante o século XIV, pelo menos duas dezenas de embarcações com este nome⁷¹. No Porto deste mesmo século, período para o qual conhecemos menos navios, esta é igualmente a invocação mais usual. Esta dedicação à Virgem, não tão nítida no baptismo dos barcos por parte dos marinheiros do Porto na centúria seguinte, está bem documentada nas crónicas que relatam muitos episódios da nossa expansão marítima. No século XVI temos notícias da produção de retábulos com a sua imagem, embarcados nos navios e junto dos quais a tripulação se reunia, dirigindo-lhe preces desesperadas nos momentos de maior incerteza⁷².

dos marinheiros a profissão que mais santos protectores possui. Numa lista publicada pelo investigador espanhol José M. Montes, contam-se pelo menos 16. (*El libro de los santos*, Madrid, Alianza Editorial, 1996, p. 605).

⁷¹ FERREIRA PRIEGUE, Elisa – *O. c.*, p. 226.

⁷² Prática documentada até ao século XIX e complementada pela instituição de *ex-votos* que singelamente revelam a gratidão dos mestres e tripulações à Virgem que os livrou de graves acidentes ocorridos no mar e nos rios. Sobre a produção e significado de alguns *ex-votos* veja-se SOARES, Ernesto – «Breve notícia de milagres “ex-votos” relacionados com o rio e barra do Douro», in *O rio e o mar na vida da cidade*

Outro aspecto interessante relativamente à onomástica dos barcos tem a ver com a existência, no Porto, de «nomes compostos», possivelmente com o intuito de identificar mais facilmente determinados navios retirando-os do emaranhado de nomes repetidos ou, o que talvez seja mais provável, com a intenção dos senhorios de lhes atribuir uma identidade e individualidade próprias que, com outras formas, se acentuará no século seguinte. Tomemos dois exemplos: a nau Santa Maria à qual, muito possivelmente pela sua forma, é acrescentado o sugestivo cognome «Rabo de Coelho», e a Santa Maria a «Sangrenta»; a memória do 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 de qualquer outro violento combate em que tenha estado envolvida, pode estar na origem deste nome⁷³. Mas também é possível que assim se chamasse devido à côr utilizada na sua pintura ... Fundamentalmente, e em jeito de primeira conclusão, pensamos que, tal como sucede na Galiza, o nome (nestes casos os nomes religiosos) não tem, para já, grande valor como elemento de identificação da nave. A coincidência das designações utilizadas em navios do mesmo porto não causaria grande transtorno, uma vez que eles podiam ser, e eram, facilmente reconhecidos pelo nome do seu proprietário ou patrão, ou por elementos característicos da sua traça.

Finalmente algumas breves notas quanto às invocações não religiosas dos barcos portuenses desta época. Vários deles são designados pelo nome do seu armador, o que também era, e será, uma prática corrente; como exemplos podemos citar a «nau de Afonso Eanes, o Velho» ou a «barca de Gil Vicente»; outros nomes revelam algumas das suas características: não será abusivo imaginar que a «nau Grande» era um dos maiores barcos existentes na cidade; outros, subentendem o serviço de carga habitual da embarcação: por exemplo, a «nau Farinheira» devia empregar-se regularmente no transporte de farinha e ocasionalmente utilizada noutras operações,

(Col. «Documentos e Memórias para a História do Porto»), Porto, Câmara Municipal, 1966, pp. 178-199). Na mesma obra, a pp. 200-317 Adriano Coutinho Lanhoso desenvolve um estudo acerca da devoção à Virgem Maria intitulado «Nossa Senhora protectora dos mareantes do velho burgo», no qual, a pp. 212-214 refere estas imagens embarcadas nos navios das Descobertas.

⁷³ FONSECA, Quirino da – *Os portugueses no mar*, Lisboa, Tipografia do Comércio, 1926, p. 96. Ver também LOPES, Fernão – *Crónica de D. João I*, I parte, cap. CXXXIII (ed. de Luciano Cordeiro), Lisboa, Biblioteca de Clássicos Portugueses, 1897.

como, aliás acontecia, ao tempo, com a maioria dos navios – nomeadamente no transporte de tropas em tempo de guerra; outros nomes, por fim, dão indicações acerca da actividade em que o barco era mais usado: a «nau Palombeta», nome de um saboroso peixe de mar (a palmeta), deveria ocupar-se normalmente na pesca. Estas notas, como veremos, aplicam-se também, em variados casos, aos navios do séculos XV.

A onomástica dos navios do Porto quatrocentista revela-se bem mais rica, invertendo-se a tendência do século anterior. Os nomes religiosos são agora em muito menor número, predominando aqueles que genericamente designamos por profanos. Das cerca de sete dezenas de embarcações referenciadas para este século, oito (11,6%) são baptizadas com nomes religiosos; vinte e seis (37,7%) são conhecidas pelos nomes dos seus armadores ou mestres e trinta e cinco (50,7%) têm outras denominações profanas⁷⁴.

No que diz respeito aos nomes de cariz religioso dos barcos de Quatrocentos, o navio Santo António já se encontra referido na última década do século XIV. A nau Santa Clara era propriedade do conde de Barcelos que lhe devia votar especial dedicação. Outros nomes religiosos poderão explicar-se pela ligação de certos padroeiros à devoção dos mareantes. Santo Espírito, Pantalião e S. Pedro, nomes de outros tantos barcos são, inclusivamente objecto de grande culto na área de Miragaia⁷⁵. Em 1481 surge-nos a nau Santa Maria das Neves, que representa a única invocação da Virgem nos nomes dos barcos do século XV.

Em meados do século XVI voltaremos a encontrar outro navio com o mesmo nome, facto de algum modo revelador da popularidade deste culto na cidade. Segundo Adriano Coutinho Lanhoso⁷⁶, Nossa Senhora das Neves era venerada pelos mareantes e negociantes do mar do Porto e seu termo, na capela de que era titular. Esta ermida situava-se no convento de S. Domingos, no lado norte, junto

⁷⁴ Ver listas publicadas em apêndice.

⁷⁵ Os marinheiros administram o hospital do Espírito Santo, nome que muitas vezes identifica até a própria confraria; as relíquias de S. Pantalião estiveram na igreja de S. Pedro de Miragaia até 1499 e a vida deste santo chegava a ser representada nas celebrações do Corpo de Deus, nas quais a confraria participava; finalmente, os marinheiros do Porto agrupavam-se na confraria de S. Pedro, que também era o padroeiro da igreja de Miragaia onde, no início da sua existência, esta instituição se reunia. Curiosamente, só em 1495 nos aparece um barco com este nome. Pelo que acabámos de referir é natural que, de alguma forma, estes nomes influenciem os nossos mareantes.

⁷⁶ *O. c.*, pp. 283-290.

à igreja. Também era conhecida pelo nome de Nossa Senhora da Escada, uma vez que o acesso à capelinha era feito por uma escada «muito íngreme e de muitos degraus». As notícias desta ermida remontam ao século XV. No ano de 1556 os religiosos de S. Domingos terão cedido aos negociantes do mar e mareantes da cidade esta capela para que eles aí pudessem instalar a sua irmandade. B. Xavier Coutinho considera-a uma espécie de companhia de seguros, existente desde 1516. No século XVII existia uma confraria ligada a Nossa Senhora das Neves que manteve diversos conflitos com os frades dominicanos pela posse dos arcos que existiam por baixo da capela, onde se instalavam tendeiros e ragateiras, mediante uma renda que pagavam aos frades pregadores. Alegavam os mordomos da confraria que os negócios aí tratados «inquietavão as missas que se dizião na sua capela». Replicavam os frades considerando esse argumento falso, pois o que a confraria pretendia era expulsar toda a gente «dos ditos lugares pera ao dispois lhes fazerem seos arrendamentos»⁷⁷. Nesse século, entre as receitas dessa confraria, contam-se as rendas provenientes de dois barcos fundeados em Massarelos, servindo para pilotar as naves que demandavam a complicada barra do Douro: «dous fermosos bateis d'alemagem com doze remos de freixe d'Esturias quada hum e tres pesas de girandesas de fio da Torre de Mencorvo que servem pera tocar os navios que entram he saem d'esta barra, que tem doze quintaes e duas arrobas e mea, e duas ancoras de forma e hũa mesa e duas fateixas, a que estão amarrados os ditos bateis»⁷⁸. Além deste recurso recebia, dos homens de negócios, um vintém por cada caixa de açúcar do Brasil descarregado no porto duriense, para manutenção das suas obrigações⁷⁹.

Muitos navios do Porto quatrocentista são, como já se disse, conhecidos pelo nome do seu proprietário ou mestre, tornando mais fácil a distinção de embarcações com o mesmo nome. Nalgumas

⁷⁷ Idem *O. c.*, p. 284.

⁷⁸ COUTINHO, B. Xavier – «Assistência e arte na cidade do Porto...», in *História da cidade do Porto*, cit. na nota 23, vol. II, p. 319.

⁷⁹ Todas estas considerações que, até ao momento, não tivemos oportunidade de aprofundar, suscitam uma questão: terá havido, a partir dos meados do século XVII, ou mesmo desde a centúria anterior, como os estudos que citámos referem, uma outra confraria de mareantes na cidade? É estranho que tal aconteça pois até ao final do século XVI as notícias existentes referem apenas a confraria de Miragaia. Serão apenas os homens de negócios (que homens de negócios?) a manter esta associação junto a S. Domingos?

unidades da frota portuense são utilizados os nomes de notáveis 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»⁸⁰. Em 1486 registamos em actividade a nau do Prior do Hospital. Muitos mercadores da cidade emprestam o seu nome ao barco de que são senhorios: em 1432 existe um navio de João da Ponte; em 1441 a nau de Vasco Gonçalves; em 1451 o navio de Egas Gonçalves e em 1475 o barinel de Fernão Álvares Baldaia que, poucos anos depois, é igualmente proprietário da nau Baldaia. O poderoso Fernão Coutinho possui uma nau em 1448 e, muito possivelmente, ele ou a sua família estarão ligados à nau Coutinha, no activo pelo menos desde 1461; o mesmo sucede com os célebres Reimão que dão nome a um navio do Porto de 1485. O feitor do rei na cidade, Aires Gomes da Silva, com um barinel desde 1441, e o alcaide João Rodrigues de Sá com, pelo menos, uma nau desde 1458, são também exemplos desta prática. Outros poderão ser verificados nas listas publicadas no final deste trabalho.

Os nomes que classificamos como profanos são muito mais imaginativos e, na generalidade dos casos, bastante mais difíceis de interpretar. Vocábulos como Ancede, Riba de Doiro, Viana, Póvoa, Galega ou Bretoa podem denunciar os destinos mais usuais da embarcação ou o seu lugar de origem. O contacto com outras regiões e com outras comunidades de mareantes podia inspirar a escolha do nome do barco; em 1449 existia no Porto uma nau Rosa, designação vulgarmente utilizada na área cantábrica e golfo da Biscaia, zonas muito frequentadas pelos nossos navegadores⁸¹. Outros nomes, tal como sucedia no século precedente, podem dar-nos pistas relativamente ao serviço em que os navios mais se empregavam. A nau Tanoeira, nomeadamente, referenciada pela primeira vez em 1439, devia ocupar-se habitualmente no transporte de peças de tanoaria ou artigos de vasilhame, conforme se pode observar pela carga que naquele ano trouxe de Ceuta e entre a qual se contavam «1076 peças de aduelas, 37 peças de tonéis alçados e 2 peças de pipas alçadas»⁸². A nau de Pescadores deve ter sido empregada pre-

⁸⁰ Neste ano também referenciado como proprietário da caravela *Santo Espírito*. Ver listas em apêndice.

⁸¹ FERREIRA PRIEGUE, Elisa – *O. c.*, p. 226. Ou então avançamos com a hipótese de se tratar da côr do navio.

⁸² ANTT, *Estremadura*, liv. 10, fl. 102v, publicado por AZEVEDO, Pedro de – *Documentos da chancelarias* ..., cit., vol. I, p. 170.

ferencialmente na pesca e dado tratar-se de um navio «grande» é provável que desenvolvesse essa actividade a longa distância. Contudo, entre 1441 e 1443 carrega diversas mercadorias para o rei⁸³. A nau Despenseira deveria ligar-se ao transporte de mantimentos e é conhecida pelo menos desde 1441. A nau Ferreira, de 1451, talvez fosse utilizada no transporte de minério, carga da maior importância e usual no comércio portuense desse mesmo século. Em 1457 existe na cidade uma nau Vintaneira cujo nome pode estar ligado ao transporte de tropas em alguma expedição militar, embora de momento, tal como sucede com a maioria dos barcos aos quais vimos a fazer referência, não tenhamos qualquer indicação documental a garanti-lo. Por fim, o navio Saboeiro, de 1471, usado preferencialmente no transporte de sabão(?).

As características do barco também poderão estar na origem do seu nome. Em 1441 existia no Porto uma nau Vogada, expressão que deriva de vogar, deslizar, sendo muito possível que se tratasse de um bom navio a navegar, pelo menos no entender dos seus proprietários. A utilização do nome Estirado, num navio de 1465, leva-nos a pensar que se tratava de um barco que se individualizava pela sua silhueta esguia.

Finalmente, os nomes de maior fantasia, aqueles que verdadeiramente dão colorido e originalidade à história da marinha portuense quatrocentista: os que denotam o elemento pessoal e afectivo dos armadores no baptismo dos seus navios, revelador de uma fecunda imaginação e, porventura, de um sentido de posse que os leva a individualizá-los no conjunto da frota em que se integram. Nomes orgulhosos como os do barinel Rosto Formoso e o da nau Mesurada; altaneiros como os da nau Falcoa ou da Paínha, o pássaro calca-mares; arrogantes como o Refião; despreocupados como o do

⁸³ FONSECA, Quirino da – *O. c.*, p. 121. A referência documental é a seguinte: ANTT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 27, fl. 122, publicado nos *Descobrimientos Portugueses*, cit., vol. I, pp. 227-234. Nessa época a nau de Pescadores era capitaneada pelo mestre João da Ponte, homem que adquire alguma notoriedade como um dos importantes mercadores da urbe. Mas importa falar aqui dele por outros motivos, dado fornecer-nos um exemplo bem claro da mobilidade dos mestres na governança de vários navios. Em 1432, conforme se pode ver à frente, este João da Ponte é proprietário de um navio com o qual defrontou o corsário galego Gonçalo Correia e que seguidamente mandou reparar (ver nota 99); entre 1441-1443, como vemos, dirige esta embarcação e em 1450 encontramos-lo à frente da nau *S. Salvador*: (ANTT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 34, fl. 159, publicado por AZEVEDO, Pedro de – *Documentos da chancelarias ...*, cit., vol. I, p. 418).

Sono ou desafiadores como o da Alma Daninha, são testemunho da importância dada pelos navegantes do Porto ao nome do barco como elemento de identificação contrariando, como já dissemos, a tendência notada noutras regiões em que ele é praticamente nulo⁸⁴.

No século XVI tudo se alterará, havendo como que um regresso ao passado. A tal ponto que se torna completamente impensável, por exemplo, encontrarmos um barco chamado «Alma Daninha». O movimento de reacção da Igreja a correntes contestatórias sentidas, pelo menos, desde os primeiros anos desta centúria, está perfeitamente radicado entre a população portuguesa nos meados de Quinhentos, moldando comportamentos e aspectos do seu viver. As modificações trazidas por este novo fervor religioso, sentido com intensidade no Porto durante o governo da diocese pelo bispo D. Frei Baltasar Limpo, vão também influenciar os armadores portuenses na hora de baptizar os seus navios. O já citado documento de 1558 onde são registados os barcos que devem sair com artilharia da cidade do Porto⁸⁵ referencia a existência de duas dezenas de navios, sendo indicados os nomes de 19. A quase totalidade ostenta nomes de cariz religioso, sendo abandonado todo o orgulho, altivez e confiança anteriormente exibidos com os nomes profanos das embarcações e havendo como que uma submissão dos armadores aos modelos dominantes. Este aspecto é bem revelador da instalação e expansão na cidade de uma *devotio moderna* enquadrada num marcado ambiente de Contra-Reforma, alicerçado entre nós, num reforço do culto de Nossa Senhora e suas adaptações locais cuja invocação volta a ser fortemente utilizada nos nomes dos barcos⁸⁶. Apenas deparamos com uma excepção: uma pequena caravela a que o seu proprietário decidiu chamar simplesmente «Igues».

⁸⁴ Em relação a todos os navios referenciados até aqui ver as listas publicadas em apêndice. Deixamos aqui as primeiras reflexões sobre este interessante tema que merece estudos mais profundos.

⁸⁵ Veja-se o trabalho de FERREIRA, J. A. Pinto, cit. na nota 19.

⁸⁶ E dando até origem a nomes interessantes como o da caravela *Nossa Senhora Sete Fontes*, (*Livro do despacho das naus e navios que forem desta cydade que ham de hir armados*, fl. 26, publicado por FERREIRA, J. A. Pinto no trabalho citado na nota 19). No século XVIII, os portuenses ainda acorriam às celebrações da Senhora da Hora, no sítio das Sete Bicas (nome que poderá ter alguma relação com *Sete Fontes*), cuja festa corria por conta dos mercadores da cidade. (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, pp. 170 e 173).

3.3. A longevidade dos navios

Outro assunto de maior interesse relaciona-se com a longevidade dos navios portuenses dos séculos XIV a XVI; no entanto dificilmente poderemos avançar com grandes conclusões a esse respeito devido à falta de registos mais ou menos constantes e consistentes que nos permitam acompanhar o percurso de uma determinada embarcação ao longo da sua existência.

Os estudos até agora produzidos sobre este tema, para a baixa Idade Média, levam-nos a concluir que os barcos tinham uma vida relativamente curta. Para os séculos XIII e XIV, Dufourcq calcula-lhes uma vida média entre os 5 e os 10 anos. Quanto ao século XV, J. Bernard, que pôde acompanhar a existência de muitas naves de Bordéus, eleva esse tempo para cerca de 15 anos de navegações, enquanto Lane, autor de vários estudos sobre galeras venezianas atribui-lhes uma vida que não ultrapassaria os 8, 10 anos⁸⁷. Muito pouco em relação à história naval dos séculos XVIII e XIX durante os quais inúmeros barcos estão ao serviço entre 40 a 50 anos.

A brevidade da vida útil destas embarcações pode explicar-se essencialmente por dois motivos. Em primeiro lugar, ela revela deficiências na arte da construção naval medieva, nomeadamente no que diz respeito à utilização de madeiras pouco curadas, que abriam facilmente, implicando a constante calafetagem do navio. Quando um barco era colocado em doca seca, os arranjos necessários para o voltar a pôr a navegar eram tantos que por vezes obrigavam à sua quase total reconstrução. Em segundo lugar, a carreira de um navio podia ser interrompida bruscamente; ou por força dos elementos ou por ataques de piratas e corsários. Se muitos barcos naufragavam, varavam ou encalhavam devido a fortes temporais ou a choques em rochas menos visíveis, outros foram violentamente assaltados por aqueles que «faziam a sua fortuna no mar». Foi este o destino da nau Caminheira, cuja breve e inglória história relatamos de seguida.

Entre 1437 e 1439 (ano em que se perdeu), encontramos esta embarcação do Porto efectuando transportes por conta do monarca.

⁸⁷ São os seguintes, os trabalhos dos autores referidos: DUFOURCQ, Charles-Emmanuel – *L'Espagne catalane et le Maghrib aux XIIIe. et XIVe. siècles*, Paris, 1966; BERNARD, Jacques – *Navires et gens de mer à Bordeaux / vers 1400 – vers 1550*, 3 vols., Paris, 1968, p. 608; LANE, Frederick C. – *Venetian ships and shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore, 1933, pp. 259-260, todos eles citados por FERREIRA PRIEGUE, Elisa – *O. c.*, p. 295.

O seu mestre, Luís Afonso, conduziu-a numa primeira viagem a Lisboa, à Casa de Ceuta (cidade de onde vinha) onde entregou «vinte e oyto peças de tonees velhos, duas pipas e seys botas de vinho». Seguidamente, e fazendo jus ao nome que ostentava, a nau vogou para a Flandres, onde foi buscar diversas mercadorias. Estas acabariam por se perder, juntamente com o barco, na viagem de regresso, devido a um ataque de corsários galegos. Segundo as contas de Pedro Eanes, feitor do rei naquela região do Noroeste europeu, os prejuízos, sem contar com o valor do barco, cifravam-se em «nove libras e quatro soldos e quatro dinheiros», ou seja, a quantia que se gastou para comprar «quarenta arneses e sasenta cotas e cobre e outras cousas» que o seu régio destinatário nunca chegou a receber⁸⁸.

Em 1448 chegou de Bruges a notícia do desaparecimento de outras duas embarcações portuenses, as naus *Pinta* e *Prado*, navios de «aver de peso», tomadas por ingleses, numa acção da qual resultou a morte de «certos homeens e outros muito feridos», além de consideráveis prejuízos financeiros; este acontecimento motivou as queixas do Porto ao monarca no sentido de se tomar uma posição bem clara e enérgica, «firmando com elles boas pazes ou crua guerra que nos seria melhor que so o titollo de paz cada dia seermos roubados»⁸⁹.

Esta questão da vida das embarcações tardomedievais do Porto deve igualmente ser abordada com muita prudência. A documentação portuguesa é relativamente pobre e de modo algum se compara, por exemplo, ao já citado caso de Bordéus. São raros os registos relativos à construção de navios, a quem se dirigem e as viagens que efectuam. Por isso torna-se impossível acompanhar o percurso de vida de um navio portuense desde a sua saída do estaleiro até ao seu desaparecimento, seja ele em condições violentas, seja numa morte descansada e solitária junto a um qualquer ancoradouro nas águas do rio que o viu nascer. O facto de os documentos disponíveis repetirem, com alguma frequência o nome dos mestres pode não nos ser de grande utilidade, pois é usual vê-los a mudar de barco; a partir do nome das naves já podemos retirar mais conclusões, uma vez que, como vimos, pelo menos para o século XV a cidade possui embarcações com nomes característicos, facilitando-nos bastante a sua identificação; o problema está no facto de, muitas vezes, ele ser omitido.

⁸⁸ ANTT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 20, fl. 147v, public. por AZEVEDO, Pedro de – *Documentos das chancelarias ...*, cit., vol. I, p. 168.

⁸⁹ FERREIRA, J. A. Pinto – *Vereações*, cit., pp. 375 e 418.

Neste ponto, que de modo algum pretende ser exaustivo, limitar-nos-emos a assinalar as excepções (documentadas) em relação aos valores avançados pelos investigadores citados para aquelas regiões marítimas europeias, isto é, os navios cuja uma vida útil supera os 15 anos, remetendo outra consulta para as listagens apresentadas no apêndice deste estudo.

Relativamente ao século XIV, e com muitas reservas, podemos admitir que o navio Santa Maria esteve em actividade pelo menos 34 anos (entre 1352 e 1386). Por sua vez a barca de Gil Vicente manteve-se ao serviço pelo menos entre 1365 e 1385.

No século XV detectamos cinco embarcações com uma vida superior aos referidos 15 anos, naus que estiveram mais de duas décadas ao serviço dos seus armadores: a nau Galega (1452-1477), a Alma Daninha (1440-1461), a Toneira ou Tanoeira (1440-1463), a Ferreira (1451-1479) e a Borralha (1477-1499). No entanto, a campeã da longevidade, de momento, é muito provavelmente, e de novo com muitas dúvidas, a nau Santo António, referenciada pela primeira vez na última década de Trezentos (1394) e que, em 1443 ainda estava em funções⁹⁰.

3.4. A construção naval

«Esta cidade (do Porto) he situada junto com ho rio que chãõ Doiro, no qual se fazem muitas e boas naaos e outros navios, maes que em (outro) luguar que no reino aja».

As palavras aqui transcritas são de Fernão Lopes⁹¹ e testemunham de forma clara a importância da indústria naval no Porto dos últimos tempos medievais. Esta afirmação do Cronista, reforçada por outra documentação coeva, leva alguns investigadores a considerar a cidade como o mais activo e especializado centro de construção de barcos de todo o Portugal, perdendo essa supremacia para Lisboa apenas no final do século XV, quando se estabelece a ligação preferencial dessa cidade com o comércio asiático⁹².

⁹⁰ É muito possível que não se trate do mesmo navio; contudo, pelo que atrás vimos acerca dos nomes dos barcos do século XV, onde não se regista uma escolha evidente por parte dos mestres de nomes de santos não deve ser posta totalmente de parte a possibilidade de se tratar da mesma embarcação.

⁹¹ *O. c.*, II parte, cap. VIII.

⁹² FONSECA, Quirino, *O. c.*, p. 88. Podem detectar-se igualmente variados arte-

Desde cedo os reis portugueses aprovaram variada legislação para desenvolver e regulamentar esta actividade⁹³ e temos conhecimento da existência, em vários centros marítimos, de estaleiros, as taracenas, que com os seus armazéns representavam uma das maiores estruturas de apoio à frota portuguesa. Vejamos, com o Pe. Fernão de Oliveira, a importância que as taracenas tinham⁹⁴.

Segundo este perito quinhentista nas coisas de marinharia, elas desempenhavam, pelo menos, três funções. Em primeiro lugar, como centros de construção de barcos. Depois, como local onde se acondicionavam os variados artigos necessários ao provimento das frotas. Finalmente, e como complemento das funções anteriores, eram os verdadeiros arsenais da marinha. Em meados do século XVI, o Almirante do reino (ou o seu representante) devia ter o cuidado de saber se nas taracenas existiam «navios feytos e prestes, que em breve possam acudir aos sobressaltos supitos», e que, em qualquer altura estivessem bem abastecidas de «madeyra, e todos os achegos, como sam pregadura, breu, estopa e quaesquer outros (...) como sevo, betume, e chumbo». Enumera, de seguida, um certo número de materiais chave para a construção de navios: «cobre pera pregadura», pois este «antre as agoas e humidade conserva mays a sua susttancia sem se corromper, nem criar ferrugem, e he tam forte e mays que o ferro» que, de qualquer modo, também aí deveria haver em quantidade. O linho «alcanave», o esparto, a palma e o algodão eram necessários para o fabrico das enxárcias. O linho, para além de entrar no fabrico da cordoalha do navio, juntamente com o burel e o treu era igualmente utilizado na fabricação das velas. As

sãos navais portuenses em VITERBO, Sousa – *Trabalhos náuticos dos portugueses*, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1898, demonstrativos desta grande vitalidade e importância da construção naval, do Porto no contexto do Reino.

⁹³ Exemplos de documentos que se referem à construção naval, todos do AHMP: *Livro A*, fls. 132-133v; *Livro 4 de Pergaminhos*, docs. 48 e 50; *Livro 5 de Pergaminhos*, doc. 13, entre outros. Sobre este assunto pode ver-se também CRUZ, António ... *O Porto na génese...* cit. na nota 8, p. 35 e ss.

⁹⁴ *Arte da guerra do mar*, ed. do Arquivo Histórico da Marinha, s/l, 1937, pp. 31-32. Neste ponto seguiremos o texto do Autor com as excepções devidamente assinaladas. Gostaríamos de salientar que já utilizámos boa parte destas mesmas passagens nos nossos trabalhos *A preparação das armadas no Portugal de finais da Idade Média*, cit. na nota 21 e *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*, cat. da Exposição comemorativa da classificação do Porto com Património Cultural da Humanidade, Porto, Org. Arquivo Histórico Municipal do Porto, 1996, pp. 35-44.

cordas eram amplamente utilizadas e essenciais para o bom equipamento e desempenho dos navios; por isso o labor dos cordoeiros era intenso, reconhecido e regulamentado a tal ponto que, em 1460, a câmara do Porto ordena-lhes que escolham entre os seus oficiais dois vedores, os quais têm como obrigação garantir que se «faça bo fio pera que nam aja dano para as naos»⁹⁵. Ao viajante chegado ao campo do Olival deparava-se-lhe o espectáculo de quilómetros de cordas aí estendidas por estes cordoeiros, habituais frequentadores deste espaço, ideal para entrosar o cordame. «Ancoras, remos e mastros, continua Fernão de Oliveira, deviam existir em abundância», tal como os diversos tipos de armas com que se equipavam as armadas. Finalmente, «as taracenas devem estar providas de todas as cousas necessarias pera a fabrica dos navios, naõ somente das matereas e parte dessa fabrica, mas tambem dos instrumentos com que se ha de fabricar digo aquelles que os officiaes nam acostumaõ trazer nem podem, como sam cabrestantes, cadernaes, rodas, e outras semelhantes».

A armazenagem de um tal volume de mercadorias, ao qual se juntavam os fornos onde os calafates preparavam os seus materiais ou onde se confeccionava o biscoito, particularmente em períodos de construção de barcos ou da preparação de armadas de maior ou menor envergadura, implicava que as taracenas ocupassem um espaço considerável, obrigando muitas vezes ao arrendamento de armazéns contíguos. Não é difícil imaginar a actividade fervilhante aí desenvolvida nessas alturas. Carpinteiros, torneiros e calafates construíam ou reparavam barcos, enquanto os viroteiros e pedreiros, entre outros serviços, se atarefavam a fabricar os projecteis necessários para as armas. A azáfama prosseguia com o transporte e arrecadação de artigos como o alcatrão, carvão, salitre e pólvora, sendo estes dois últimos de realçar pelo papel de relevo desempenhado

⁹⁵ AHMP, *Vereações*, liv. 3, fls. 249-250v. Era extremamente importante vigiar a qualidade deste fio, bem como garantir o suprimento necessário para as frotas, que exigiam grandes quantidades deste material. Por vezes eram nomeados oficiais pelo rei, para garantirem esse abastecimento e ficaram-nos diversas notícias sobre os processos de financiamento da compra desse fio bem como das diversas diligências efectuadas; sobre este assunto veja-se ANTT – *Fundo antigo*, n.º 749 (*Livro de receitas e despesas de Heitor Garcia*), pub. por CUNHA, Maria Cristina – «A compra do fio para as naus, (o livro de receita e despesa de Heitor Garcia, 1496)», in *Actas do Congresso Internacional «Bartolomeu Dias e a sua época»*, vol. 4, Porto, Universidade do Porto/Comissão Nacional dos Descobrimentos, 1989, pp. 491-529.

pelas armas de fogo neste período final da Idade Média. Também o fabrico e limpeza de um considerável número de armas ocupavam ferreiros e diversos alfagemes contratados nos concelhos e, em alguns casos mais especializados (como o dos mestres bombardeiros), no estrangeiro. Actividades importantes e, por isso, frequentemente privilegiadas pelos monarcas⁹⁶.

Como facilmente se pode depreender, nas taracenas empregava-se regularmente um número significativo de trabalhadores, alguns deles verdadeiros especialistas nos assuntos na arte da construção naval e por vezes contratados no estrangeiro, pagos quer pelos concelhos quer pelos monarcas e que, como reconhecimento da importância dos seus ofícios, eram também agraciados com diversos privilégios e benefícios. Como exemplos poderemos referir que nos estaleiros do Porto temos conhecimento da presença, em 1449, de um João Martins, remolar novo (encarregado da supervisão dos remos que se faziam); no ano seguinte é contratado um genovês, Jacome Lourenço, mestre de fazer querenas (isto é, a parte do casco que normalmente estava mergulhada) e, mais tarde (1511), Diogo de Bustamante, mestre de fazer naus⁹⁷. A partir de 1559, surge-nos o nome de Damião Brusio, mestre de fazer querenas. Outro genovês. Obteve do monarca o monopólio dessa arte; contudo, apesar da ordem régia estar lavrada nas vereações da cidade desse ano, não sabemos se aqui residia ou tinha no Porto agentes devidamente autorizados para em seu nome exercerem essa função⁹⁸.

A frota portuense era, na sua maioria, constituída por navios construídos nos estaleiros da cidade. Os mesmos estaleiros asseguravam a manutenção dessas embarcações. Ao longo dos séculos XIV a XVI é provável que existissem na cidade três taracenas. As mais antigas funcionavam na Ribeira e muito possivelmente estavam afectadas sobretudo ao serviço do rei, como veremos. A partir de meados do século XV, salientam-se as taracenas existentes na «areia» de Miragaia, propriedade do concelho, mas cujas rendas eram partilhadas com a confraria de S. Pedro, em troca da cera dis-

⁹⁶ ANTT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 13, fl. 150, publicado nos *Descobrimientos Portugueses*, cit., suplemento ao vol. I, p. 569-571.

⁹⁷ Respectivamente: ANTT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 2, fl. 77v, *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 34, fl. 182 e *Chancelaria de D. João III*, liv. 45, fl. 104.

⁹⁸ AHMP – *Vereações*, liv. 20, fl. 192.

pendida por esta associação na festa do Corpo de Deus, em resultado de um acordo estabelecido por estas duas instituições em meados desta centúria. Por fim, temos notícias da existência, desde longa data, de estaleiros situados na margem esquerda do Douro, em Vila Nova, mas que a documentação, a partir dos primeiros anos do século XVI, localiza no lugar de Quebrantões.

Antes de prosseguirmos com a análise da actividade destes estaleiros navais, gostaríamos de acrescentar uma nota mais a respeito da frota do Porto. É certo que a maioria dos navios saíam dos estaleiros da cidade, mas num ou noutro caso, possivelmente, integravam-na igualmente outras unidades adquiridas a mercadores de outros portos, nacionais ou estrangeiros, ou barcos apresados a piratas e corsários inimigos. Talvez isto tenha acontecido com o já referido barinel «Rosto Formoso», detectado ao serviço de armadores da cidade pelo menos desde 1454 e capitaneado pelo mestre Martim de Figueiró mas que, pelo final da década de 30, sobressaltava as rotas do Noroeste da Península Ibérica quando era propriedade do temido corsário Gonçalo Correia, um velho conhecido da cidade, como se pode ver pelo episódio seguinte. A 17 de Dezembro de 1431 chegaram ao Porto notícias preocupantes, dando conta de que «as naos e navios que veem de Frandres e de Ingraterra com o retorno do aver de peso jazem em Galiza em grande perigo dos inmiigos cossairos» nomeadamente de «Gonçalo Correa que esta acerca dellas com grande poderio de naos e de gentes». A fama que precedia este corsário requeria uma acção urgente: sem demora, foi preparada uma expedição de socorro decidindo-se que as despesas efectuadas nesse serviço corresse por conta das «mercadorias que em as dictas naos e navios vierom e todo seja avaluado asy as mercadorias como as naos, navios, fretes em arrazoado preço daquello que ellas arrazoadamente vallerem». O comando desta missão foi confiado ao mestre João da Ponte, que a desempenhou a contento. No regresso, em 19 de Abril de 1432, talvez por força dos combates travados com tão temível adversário, foi necessário «correr» o seu navio, o que se fez nos estaleiros de Miragaia. Ao referido mestre foi decidido levar-lhe apenas cem reais brancos pelo arranjo do barco, pois «o mais lhe quitarom por que o a cidade achou bem diligente na guarda das naos a que ora a cidade mandou em a Galiza guardar de Gonçalo Correa»⁹⁹.

⁹⁹ MACHADO, João; DUARTE, Luís Miguel – «Vereações» (1431-1432),

Em 1469, os navios mercantes da cidade em viagem pelo Norte da Europa voltaram a ser ameaçados por navios inimigos e a reacção portuense foi idêntica à que atrás relatámos, bem como o seu desfecho. A 30 de Agosto regista-se a cedência de três barcos (duas pinças e um barinel) e suas mercadorias à tripulação de uma caravela do Porto, que os apresara na sequência dessa expedição com destino à Irlanda e com o objectivo de alertar os navios da cidade contra os corsários. Não sabemos, contudo, se estas embarcações passaram a estar ao serviço dos navegantes portuenses ou se foram por estes posteriormente vendidas, até porque esta doação foi feita condicionalmente, uma vez que se admitia a possibilidade de os lesados com esta operação poderem vir a intentar uma demanda contra a cidade¹⁰⁰.

As taracenas da Ribeira eram propriedade da Coroa e as suas estruturas destinavam-se, acima de tudo, ao apoio daquilo que podemos considerar a marinha de guerra. Uma sessão camarária de 16 de Março de 1449, onde foram definidos certos apontamentos para levar ao rei, dá-nos conta disso mesmo e possibilita-nos determinar a sua localização. Entre outros pontos, foi decidido o seguinte: «Item: que nos faça (o rei) mercee de huma loja que esta a Fonte d'Ourina em que Joham Soarez tinha sall em que soya d'estar armazen 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 quisser dar ao menos faça-nos mercee por anos para poermos nella o pesso da cidade»¹⁰¹. É provável que

(Col. «Documentos e Memórias para a História do Porto», nº XLIV), Porto, Câmara Municipal / Arquivo Histórico, 1985, p. 104. Sobre as acções deste corsário no NW peninsular veja-se também FERREIRA PRIEGUE, Elisa – *O. c.*, pp. 646, 850-851.

¹⁰⁰ AHMP – *Livro 5 de Pergaminhos*, doc. 10. Isto leva-nos a concluir que estas presas provavelmente nada tinham a ver com os corsários que ameaçavam os navios do Porto. Podiam ter sido navios que por um infeliz acaso se cruzaram com aquelas unidades de socorro e, ou foram tomadas por barcos inimigos, ou os portuenses acharam que valia a pena arriscar o ataque. Como já vimos atrás, no mar, frequentemente impera a lei do mais forte e todo o navio é potencialmente pirata desde que o assalto que pretende efectuar não traga riscos e proporcione bons lucros. Sobre este tema ver FERREIRA, Ana Maria Pereira – *O essencial sobre o corso e a pirataria*, Lisboa, I. N. – C. M., 1985. Sobre actos de pirataria que provocaram perturbações na navegação portuguesa no final do século XV pode ver-se igualmente SILVA, Francisco Ribeiro da – *Portugal e o corso no Atlântico Norte na segunda metade do século XV*, publicado nas *Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, vol. III, Porto,

estas taracenas tenham perdido a importância que tinham até então, principalmente devido à já mencionada edificação, poucos meses depois, do cais da Ribeira, retirando-lhes espaço, ou a construção de navios tenha sido deliberadamente deslocada para Miragaia aproveitando as boas condições naturais dessa zona, ou Vila Nova, deixando a Ribeira livre apenas para a descarga e aparelhamento de navios; de qualquer modo, a documentação municipal ainda refere a existência da «praia da Ribeira» depois da segunda metade do século XVI, onde eventualmente poderiam ser feitos e reparados alguns barcos¹⁰².

Mais duvidosa será a localização da fossa de reparar navios que é referenciada em 1432. Na reunião camarária de 12 de Abril desse ano «... foy acordado que se fizesse hũa parede na fossa em que se corregeo a naao de Fernao de Saa e a d'Aires Gomez e que se faça da parte de cima a parede e que os que quizerem hi poer algũa naao ou navyo que se avenha com a cidade e lhe de algũa paga (paga)»¹⁰³. Pelo exposto poder-se-á concluir que esta fossa era propriedade da cidade. Como vimos atrás, as taracenas concelhias localizavam-se em Miragaia ; por isso, esta obra devia ter sido erguida junto delas, complementando as estruturas aí existentes ou então em lugar contíguo à Ribeira, onde o movimento portuário seria mais intenso. Pensamos, contudo, ser mais credível a primeira hipótese pois em 9 de Outubro de 1448 os vereadores «sendo asy juntos derom lecença aos senhorios do navio de Rogo (...) que ho posessem no monte em Miragaya contanto que pagasse o que for justo segundo as outras»¹⁰⁴.

Assinalámos deliberadamente esta expressão pois trata-se de uma técnica usual nos estaleiros dos séculos XV e XVI. Pôr um navio «em monte» era uma operação complicada: o barco era puxado à corda, por homens ou animais e colocado num local elevado – daí a designação «monte». Era, por isso, necessário esperar por marés favoráveis para que se pudesse efectuar a operação de

Universidade do Porto / Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989, pp. 541-549. Contamos igualmente abordar esta temática no âmbito da nossa dissertação de doutoramento.

¹⁰¹ FERREIRA, J. A. Pinto – «Vereações» (1401-1449) ..., cit., p. 417.

¹⁰² Ver a nota 20 deste trabalho.

¹⁰³ MACHADO, João; DUARTE, Luís Miguel – «Vereações» (1431-1432) ..., cit., p. 83.

¹⁰⁴ FERREIRA, J. A. Pinto – O. C., p. 355.

forma eficaz. Seguidamente o barco era adornado e os trabalhos tinham o seu início ocupando mestres carpinteiros e calafates cujo número variava segundo a disponibilidade da mão-de-obra e dos serviços a efectuar. Depois de concluído o conserto de um dos bordos, o barco era virado e repetia-se a operação do outro lado. Em 1452, o navio de Martim Vasques entrou nas taracenas de Miragaia para ser reparado, pagando este mestre ao procurador da cidade, 400 reais «por o porem no monte»; por outro lado, esta notícia elucidamos também acerca da sua localização: em Miragaia, junto «aa Porta Nova»¹⁰⁵, onde estas estruturas, o monte e a fossa, se complementaríamos na prestação de serviços aos barcos. As visitas dos navios aos estaleiros eram mais problemáticas quando se tornava necessário renovar a querena («dar querena»), obra de grande envergadura e entregue em exclusividade a um mestre especializado (normalmente um genovês), logo, mais dispendiosa.

A partir de meados do século XV, multiplicam-se as referências documentais à laboração dos estaleiros de Miragaia; por exemplo em 15 de Dezembro de 1488 João Álvares de Sequeiros dirige-se à Câmara solicitando aos vereadores Rui Fernandes e Gonçalo Novais que dessem seguimento à encomenda de uma caravela¹⁰⁶. Em 1491-92, estes mesmos estaleiros repararam nove embarcações¹⁰⁷. Localizadas no extenso areal aí existente, os estaleiros deviam ocupar uma área significativa, estendendo-se desde a muralha, junto à Porta Nova ou Nobre, até proximidades da Igreja de S. Pedro, vindo a tornar-se também um dos principais lugares de embarque da marinha portuense. Ainda no século XVII Miragaia ombreava com o lugar de Lordelo do Ouro no número de navios aparelhados para navegar em direcção a outras paragens¹⁰⁸.

Estes estaleiros, bem como os de Quebrantões, recebem em primeiro lugar encomendas dos armadores da cidade, mas uma boa parte dos navios neles construídos têm como destinatário o monarca, sem dúvida um cliente importante, numa época marcada pelo aumento incessante da frequência de expedições além-mar.

O rei tem necessidade de barcos. De muitos barcos. Por isso não admira que os encomende onde melhor os sabem fazer. Se os

¹⁰⁵ AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 218v.

¹⁰⁶ AHMP – *Vereações*, liv. 6, fl. 60v.

¹⁰⁷ GONÇALVES, Iria – *As finanças municipais ...*, cit., pp. 44-45.

¹⁰⁸ CRUZ, António – *O Porto na génese dos Descobrimentos*, in «*Studium Generale*», cit., p. 28.

estaleiros lisboetas da Ribeira das Naus se impõem decisivamente como o grande centro construtor naval dada a sua estreita ligação com as armadas da carreira das Índias, as velhas taracenas nortenhas detêm uma tradição que o monarca não despreza. A primeira grande encomenda é feita pelo rei Venturoso a João de Figueiró, destacado membro da confraria de S. Pedro de Miragaia, nas vésperas da grande viagem de Vasco da Gama à Índia. A esta encomenda outras se seguirão. Em 1504, as mesmas taracenas concluem três naus: a S. Vicente, a S. Gabriel e a S. Rafael. Dois anos depois é lançada à água do Douro a nau S. João e três caravelas, S. Simão, S. Brás e O Salvador. Nesse mesmo ano a Coroa contrata os serviços dos estaleiros de Quebrantões para a construção de um barco que, com os outros, partiu, mar fora, para a exploração do Oriente¹⁰⁹.

A actividade desenvolvida desde os tempos medievais nestes estaleiros de Miragaia pode ajudar também a explicar a concentração, nesse local, dos diversos grupos profissionais ligados ao mar. À semelhança do que acontecia com outras profissões, cujos mestres estavam arruados nas principais cidades, os mareantes do Porto beneficiavam dessa concentração, protegendo-se contra as violências e abusos que os prejudicavam, tornavam mais fácil a oferta dos seus serviços à sua clientela e gozavam de privilégios colectivos.

4. Os mareantes do Porto e a sociedade do seu tempo

O labor dos marítimos portuenses não deve ser dissociado da protecção que lhes era facultada pela elite dos mercadores da cidade, poderosos homens de negócios e, frequentemente, grandes armadores que tinham nos marinheiros o garante da sua fortuna.

Junto dos marinheiros encontramos também outros mercadores mais modestos. Alguns deles fazem inclusivamente parte da confraria de Miragaia e acumulam mesmo outra ocupação profissional: são marinheiros, mestres e patrões de barcos. Todos esperam os favores dos grandes. Em 1454, quando estes pequenos comerciantes, marinheiros e vários cordoeiros membros da confraria de S. Pedro de Miragaia se dirigem à Vereação da cidade requerendo-lhe a administração do hospital do Espírito Santo, adossado à igreja paroquial do mesmo nome, vão acompanhados por opulentos mer-

¹⁰⁹ Para todos estes navios ver: ANTT – *Chancelaria de D. Manuel*, liv. 5, fl. 18.

cadores como João da Ponte, João Afonso (de Coiros) ou Vasco Gil, entre outros, cuja influência entre o grupo dirigente da urbe torna mais fácil uma decisão favorável aos homens do mar¹¹⁰.

Como atrás ficou dito, a ligação entre os ricos negociantes da cidade e os mareantes era benéfica para ambos os grupos. Do bom andamento do trato dependia a prosperidade destes homens. E é em defesa dessa prosperidade que a voz dos mercadores se elevou em cortes protestando contra o facto de os moradores de Lisboa e do Algarve carregarem as suas mercadorias em naves estrangeiras, «danificando os senhorios das naaos» nacionais. Foi nas cortes de 1481-82. João Gomes Ricovado, procurador da cidade do Porto, apresentou a seguinte queixa: segundo ele, nesses lugares se «comete aguora huum novo costume de fretarem e carreguarem suas novidades e mercadorias nas naaos dos estramegiros e nom querem carreguar das dos vossos naturaees em tal guisa que as naaos de vosso regno estam aa corda sobre ancolla por mingua de fretes asi como ora estam em Faram certas naaos do Porto a saber a naao Franca e a naao de Joham de Deus que sam naaos gramdes e novas que foram aver fretes a Castella e outras estam no Porto por mingua de carreguaçam e de fretes». Considerando, além disso, que estes «comluyos» afectavam «a dizima e sisa e portagem «reais, pedia o mesmo procurador que o monarca impedisse esta prática. A sua pretensão foi apenas parcialmente atendida pelo Príncipe Perfeito porquanto este determinou que «de tanto por tanto carreguem ante nas naaos do regno que nas estramegiros»¹¹¹.

Mas não eram apenas os mercadores os únicos interessados na actividade marítima. O comércio fazia grandes fortunas e os grandes senhores estavam atentos, não deixando escapar a possibilidade de aumentar os seus proventos, rivalizando com os burgueses. Desenha-se, a largos traços, a polémica figura do «cavaleiro-mercador». Ao longo dos séculos XV e XVI detectamos no Porto variadas embarcações pertencentes a figuras poderosas do Reino e um número significativo de homens do mar a elas ligados. Como exemplos podemos referir que o Infante D. Henrique tinha, no mínimo, cinco marinheiros da cidade permanentemente ao seu serviço¹¹², o

¹¹⁰ APSPM – *Livro 2*, fl. 13.

¹¹¹ ANTT – *Além Douro*, liv. 3, fl. 77v, public. nos *Descobrimientos Portugueses*, cit., vol. III, p. 247.

¹¹² ANTT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 19, fl. 17v, publ. nos *Descobrimientos Portugueses*, cit., vol. 1, p. 382 e nos *Monumenta Henricina*, cit., vol. VI, p. 132.

Infante D. Fernando (irmão do rei D. Afonso V), D. Álvaro de Castro, o Prior do Hospital (D. Afonso, sobrinho do mesmo rei e senhor da Feira)¹¹³ e o Conde de Barcelos¹¹⁴, eram proprietários cada um de, pelo menos, uma nau. Contudo, o destaque vai, sem dúvida, para Leonel de Lima (senhor de Vila Nova de Cerveira) o qual, entre 1452 e 1456, tinha no Porto, duas naus, uma caravela e um barinel, para além de vários homens que, por sua influência, exerciam funções nas taracenas da cidade¹¹⁵.

Esta ligação entre as gentes do mar e os grandes do Reino é matéria que esperamos aprofundar em futuras investigações. De momento, formulamos apenas perguntas. Como era efectivamente a ligação entre os grandes senhores e os mareantes do Porto quando se sabe que aqueles, pelo seu estatuto social, estavam proibidos de residir na cidade? Qual o peso que os seus navios tinham na totalidade da frota portuense? De que maneira podiam influenciar a direcção comercial da cidade? Que dimensão teriam os rendimentos que cada parte retirava dessa associação? Sem que, para já, possamos falar em «partidos», será que existiam ligações, com interesses de vária ordem e que poderiam eventualmente funcionar como grupos de pressão junto da classe dirigente? Acreditamos, de qualquer maneira, que estes elementos servirão desde já para matizar a visão histórica tradicional que procura ver o Porto como uma «democracia urbana» fora da influência da nobreza pelo simples facto de ela estar impedida de aqui residir. Se é verdade que os portuenses defenderam, por vezes até violentamente, esse privilégio, outras vezes transigiram; a contragosto, aceitando o pedido (leia-se ordem) do monarca para que acolhessem o exilado alcaide castelhano de Castro Nuño, ou de bom grado recebendo com toda a amizade o já referido Leonel de Lima, em vésperas da boda de sua filha. Se bem que, em regra, a presença física dos poderosos do Reino não se fizesse sentir na cidade, começamos a ter indicações de que a sua

¹¹³ APSPM – *Livro I*, fl. 21.

¹¹⁴ Proprietário da nau *Santa Clara*. Ver lista em apêndice.

¹¹⁵ Exemplos: ANTT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 34, fl. 162v; *Idem*, liv. 1, fl. 82, public. por AZEVEDO, Pedro d' – *Documentos das chancelarias ...*, cit., vol. I, pp. 412-416 e vol. II, p. 670. ANTT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 23, fl. 76, public. nos *Descobrimientos Portugueses*, cit., supl. ao vol. I, pp. 141-142. APSPM – *Livro I*, fl. 21, etc. Sobre este poderoso fidalgo e as suas transações comerciais veja-se: DUARTE, Luís Miguel – *Leonel de Lima: o bando e o barco* (dact.). Agradecemos a Luís Miguel Duarte a cedência deste trabalho.

interferência em variados aspectos da vida económica e social da urbe era notória e, porventura, decisiva¹¹⁶.

Voltemos, porém, aos nossos mareantes para referir que a protecção que lhe dispensavam os grandes não era a única de que eles beneficiavam. O rio Douro e o mar fizeram a fortuna deste grupo heterogéneo, cuja acção era igualmente reconhecida, protegida e, muitas vezes, tutelada pelas instituições coevas.

A Câmara do Porto, desde o início do século XV, regista a importância do labor de carpinteiros e calafates, regulamentando as suas profissões e tabelando salários. E, no decurso desse século, a Coroa, por intermédio de D. Afonso V, reconhece o direito dos calafates do Porto a gozarem dos mesmos privilégios anteriormente outorgados aos seus congéneres de Lisboa¹¹⁷.

Os marinheiros e armadores, por seu turno, recebem várias mercês do poder central ao longo das duas últimas centúrias medievais, tendo em vista o desenvolvimento da sua actividade. Para além das bolsas marítimas que vão sendo criadas e protegidas pelos soberanos desde o século XIV, são concedidos significativos benefícios e isenções a todos quantos ordenem a construção de navios, bem como o destacamento, por ordem régia, de mesteiros, carpinteiros, calafates e outros oficiais, para esses serviços¹¹⁸. Em 1410, no intuito de eximir os mareantes à morosidade do processo civil, é designado por D. João I um juiz dos feitos do mar para julgar eventuais conflitos existentes entre si¹¹⁹.

Nesta relação, necessariamente sucinta, não devemos deixar de fazer menção ao privilégio concedido aos marinheiros pelo Africano em 1453, posteriormente sancionado pela Vereação do Porto, para que não fossem sacadores dos «dez reaes de Cepta» nem de quaisquer outros dinheiros cobrados pelo concelho. Esta resolução continha uma dupla vertente, social e profissional. Por um lado defendia

¹¹⁶ Pensamos que este assunto merece investigações mais profundas. Muitas vezes, os mercadores do Porto desejavam a ligação com estes poderosos do Reino quando esta perspectivava bons negócios e rejeitavam-na quando eles ou a cidade nada lucravam.

¹¹⁷ CRUZ, António – *O. C.*, p. 38.

¹¹⁸ Para além dos exemplos documentais já apontados para a construção naval, veja-se: ANTT, *Além Douro*, liv. 14, fl. 110v.

¹¹⁹ Informação recolhida em CRUZ, António – *O. C.*, pp. 19-29. Sobre este assunto veja-se DUARTE, Luís Miguel – *Crimes do mar e justiças da terra*, in «Cadernos Históricos» (III) Lagos, Comissão Municipal dos Descobrimentos, 1992, pp. 98-123.

os marinheiros da malquerença que em todas as sociedades os cobradores de impostos suscitam entre as populações. Por outro lado, evitava que um marinheiro pudesse eventualmente perder uma viagem de negócios («uma boa maré ou um bom vento») por estar ocupado na cobrança desses mesmos tributos. Este documento era, aliás, considerado um bem patrimonial da confraria e transitava para as diversas gestões. Em 1486 ainda se faz dele menção: Beatriz Gonçalves, viúva do marinheiro João Bentes, entre as doações que em nome do defunto marido faz à instituição e ao hospital do Espírito Santo, incluía «huum privilejo que tinha seu marido dos marinheiros que nom fossem sacadores de nenhuuns dinheiros d'El Rey nem do conselho»¹²⁰.

Do mesmo modo que eram protegidos pelas autoridades municipais e pelo poder central, os mareantes podiam contar com um castigo mais ou menos severo quando a sua conduta transgredia a lei, o que sucedia com alguma frequência. O à-vontade com que se moviam num meio estranho e muitas vezes hostil para a maioria das pessoas, explica a dificuldade que tinham em resistir a actos ilícitos que lhes poderiam garantir bons lucros. No entanto, o contrabando feito pela calada da noite ou em lugares pouco frequentados, os assalto e a pirataria e a desobediência a posturas concelhias, podiam custar bem caro aos seus autores. Vejamos alguns casos.

Em Agosto de 1472 o contramestre da nau Santiago, do Porto, Álvaro Eanes, e o marinheiro João Fernandes, a coberto da noite «per sy fundiarom certa mercadaria que se ora fundiou da dicta naao vinda d'Hirlanda em hũa caravella de Villa do Conde», violando o estipulado no foral da alfândega da cidade. O caso chegou às justiças régias mas dessa vez estas usaram de alguma brandura perdando a falta contanto que os réus entregassem ao almoxarife e escrivão do «almazem» as «trinta varas de irlanda» que tentaram contrabandear¹²¹.

No mesmo âmbito, em 1460, temos notícias de um requerimento dirigido ao monarca queixando-se de alguns mercadores que retiravam ilegalmente certa quantidade de trigo da cidade. Embora, de momento, não conheçamos o desfecho deste caso ficamos pelo menos com o seu registo. Álvaro Lourenço, mestre da nau Falcoa, denunciou uma série de infractores¹²². Segundo o seu depoimento,

¹²⁰ AHMP – *Vereações*, liv. 3, fl. 150 e APSPM – *Livro 1*, fl. 37.

¹²¹ ANTT – *Chancelaria de D. Afonso V*, liv. 29, fl. 178.

¹²² Embora a denúncia fosse estimulada no direito penal medievo, fica-nos con-

o mercador portuense João Álvares («criado que foi de Luis Dominguez») carregou no seu navio trigo para vender no Algarve, sem notificar as autoridades municipais. Vários homens, entre os quais alguns marinheiros, carregaram pão nesse barco:

- um irmão de João Álvares (cujo nome não se indica) e Antão Afonso, marinheiro, carregaram quatro pipas de trigo;
- João Gil carregou duas pipas; neste caso sabemos que foi perdoado pois agira de boa-fé, sem saber qual seria o destino do trigo;
- o conhecido Afonso de Coiros, mercador, carregou uma pipa;
- Fernão Vasques, marinheiro, morador em Vila Nova, carregou «hũa baça» (uma pequena dorna);
- João Samorim (?), um saco;
- João d'Avintes, grumete, uma pipa¹²³.

Para obstar a situações como esta, a carga e a descarga dos navios faziam-se no cais e nos diversos areais junto à cerca ribeirinha onde os oficiais da cidade mais facilmente a podiam controlar. Como as infracções eram frequentes e a vigilância pouco eficaz, em 8 de Julho de 1512 a Vereação viu-se obrigada a ordenar um pregão segundo o qual «nenhum fose tam ousado que carregase navio senam d'avante da cidade, convém a saber: des o postigo de Joham Paez ate o postigo da Lada sob pena de dous mill reaes pera a cidade e cativos»¹²⁴.

tudo alguma dúvida quanto aos motivos que terão levado este mestre a queixar-se de membros da mesma profissão e que, inclusivamente, se encontravam agrupados na mesma confraria. Sentido de justiça (recompensado com uma parte da coima) ou desagrado de alguém que foi posto de parte de um negócio ilícito e lucrativo?

¹²³ AHMP – *Vereações*, liv. 3, fls. 246-247, 250.

¹²⁴ AHMP – *Vereações*, liv. 8, fl. 127v. O contrabando, forma de um lucrativo «comércio oculto» é constante neste período, multiplicando-se as informações acerca de fugas ao fisco ou operações ilícitas levadas a efeito por mareantes e, como já relatámos, muitas vezes denunciadas por outros homens do mar. As queixas podiam também partir de outros que se sentiam lesados ou daqueles que esperavam ganhar algo com isso uma vez que a denúncia é fortemente estimulada, estabelecendo-se recompensas – normalmente na forma do recebimento de uma parte da pena prevista – para quem trouxesse informações sobre estes casos. Fica-nos a impressão de que, apesar de tudo, o Porto seria um local bem vigiado, o que explica que os desvios («atravessa-

Mais grave foi o que sucedeu em 1448 na Irlanda com a caravela de Fernão Coutinho. Por motivos desconhecidos, os seus marinheiros «tomaram em Irlanda huma mulher casada e huma moça e duas mulheres» e provocaram outros «malaficios» tal como o ataque a um navio «que desaparelharom (...) e trautarom mall os que em ell erom». Como represália (questão muito delicada do direito medieval), os irlandeses prenderam um certo «Pero Afomso vezinho desta cidade e lhe tomarom mantas e irlandas e que diziam que per esto e per as naaos que allo sam queriam aver emenda deste dano». Para remediar este sério problema que punha em causa as navegações portuenses para um lugar que tanto frequentavam, as autoridades camarárias do Porto decidem que «a caravella seja embargada» e o seu mestre preso para evitar «que o dicto Pero Afomso e naaos recebam perda pello mall que outros fizeram»¹²⁵.

Na memória do rio Douro regista-se uma cheia em Março de 1480. As águas transbordaram, as praias desapareceram e, na zona da Ribeira, o rio chegava aos muros; as autoridades aprovaram algumas medidas para minorar eventuais estragos. Uma delas tinha como objectivo proteger os referidos muros da Ribeira, em risco de serem danificados pelos barcos aí atracados, ordenando-se aos mestres a sua remoção para lugar mais seguro e onde não causassem prejuízos à cidade. Um dos notificados foi o mestre João Pires, avisado de que a sua nau estava mal amarrada e em lugar perigoso. Por alguma razão, o citado mestre não acatou esta ordem. Resultado: devido à cheia a nau acabou por embater violentamente no muro estragando-o e João Pires, acusado de negligência, foi condenado a pagar a reparação e obrigado a apresentar-se na Câmara para explicar o sucedido¹²⁶.

Outra das preocupações das povoações servidas por portos marítimos era evitar a entrada de embarcações provenientes de lugares «onde se morria de peste». Numa época em que muito pouco era possível fazer contra as grandes epidemias, as principais cidades portuárias procuravam estar bem informadas sobre os lugares onde se detectavam casos de pestilência, principalmente quando se tra-

mentos») de mercadorias se façam em locais afastados, mais encobertos ou menos vigiados. Por exemplo, no rio, em Valbom, Lever e em Santa Catarina, ou fora da barra, em Leça e principalmente em Vila do Conde, locais de onde chegam variadas notícias envolvendo diversas pessoas da cidade nessas operações, efectuadas durante o dia ou pela calada da noite.

¹²⁵ FERREIRA, J. A. Pinto – *Vereações (1401-1449)*, cit., pp. 318-319.

¹²⁶ AHMP – *Vereações*, liv. 4, fls. 103-103v.

tava de centros com os quais mantinham relações comerciais, directamente através dos seus naturais ou indirectamente por mercadores que nos seus itinerários contactavam com essas regiões.

Nos anos de 1486-1487 os livros de Vereações do Porto guardam várias referências a casos de peste com que a cidade teve de lidar. Em 30 de Agosto de 1486, no termo de mais uma viagem de negócios, chegava à entrada da barra o «barinel de Viana». Mas esta não fora uma viagem qualquer. O barco vinha das Ilhas Britânicas, de «Tenaby» (Tenby?) onde grassava um surto de peste. Alguns dos seus tripulantes viriam a ser atingidos pela doença, que vitimou o mestre do navio, João Pais e alguns marinheiros. Era, por isso, fundada a preocupação dos regedores do Porto. Apesar de admitirem que o resto da equipagem estava de boa saúde ordenaram aos marinheiros que permanecessem no Cabedelo durante 24 dias e descarregassem roupas e mercadorias para ser «assoalhadas»; todas as pessoas que vinham a bordo ficavam impedidas de entrar na cidade sob pena de 5 mil reais. Mas o medo de que a doença se propagasse era grande. Por isso, estes 24 dias foram largamente ultrapassados. No dia 9 de Dezembro, a Vereação estabeleceu que a tripulação do barinel aí ficasse por mais oito dias e voltava a insistir para que as «irllandas» que trazia fossem «curadas ao sol», prática que se iria manter, noutros casos, ao longo dos tempos.

No ano seguinte repete-se o problema. No dia 3 de Agosto de 1487 a Câmara determinou que uma nau proveniente de Londres, onde havia peste, não passasse «da banda de Sam Paaio» e a sua tripulação se acolhesse, incomunicável, no mesmo lugar do Cabedelo, durante trinta dias. Era a nau de João Pais, homónimo do mestre falecido no ano anterior que, ao que parece, trazia vários doentes a bordo. Soube-se, no entanto, que João Pais, o Velho, que tinha cargo de guardar a barra do Douro, deixara o filho entrar procedendo contra o estipulado. Como tal, foi severamente repreendido pelas autoridades camarárias¹²⁷.

A peste continuará a preocupar as autoridades portuenses até entrado o século XVIII. E a Câmara continuará a aprovar medidas sanitárias semelhantes. Em 21 de Maio de 1534 foi dado juramento a dois moradores de Miragaia, João Pires Monteiro e Gonçalo Fernandes, o Calvo, para que servissem de guardas mores do mar

¹²⁷ Sobre estes casos de pestilência ver: AHMP – *Vereações*, liv. 5 fls. 63-65, 89v, 145v-146.

«assi dos navios que entrassem como saissem convém a saber: que os que saissem olhassem as mercadorias que levavam e se levavam despachos desta camera e os que viessem de fora lhes fizessem pergunta e se enformassem donde vinhom por salvamento dos ares da peste de que nos Deus garde e de todo fezese(m) isame...»¹²⁸.

5. Conclusão

Deixamos para o fim a referência a outros dois aspectos que se nos afiguram de importância na definição deste grupo.

Temos observado até aqui a existência de uma comunidade ligada à faina marítima e fluvial que, a dado momento, para melhor garantia da sua vida sócio-profissional, se reúne numa instituição: a confraria de S. Pedro de Miragaia. Seria então lícito pensar que os pescadores da área do Porto fizessem parte desta associação. Tal facto, porém, não acontece, pelo menos até meados do século XVI e, mesmo nessa altura, temos apenas notícia da decisão municipal segundo a qual os pescadores desfilavam com os mestres e marinheiros na procissão do Corpo de Deus, o que não nos esclarece sobre a sua integração na confraria¹²⁹.

Esta ausência poderá eventualmente explicar-se por dois motivos: um geográfico e outro social.

A esmagadora maioria dos mareantes do Porto, já o vimos, vivia muito próximo da cidade, no arrabalde de Miragaia, local privilegiado para a construção e aparelhamento de navios ligados ao comércio e, também, de fácil acesso às casas dos contratadores portugueses, ao passo que os pescadores, já antes de entrado o século XV, se concentravam «longe» da urbe, na pequena aldeia de S. João da Foz, ou na outra margem, na Afurada. Era a partir desses lugares

¹²⁸ AHMP – *Vereações*, liv. 12, fl. 233v.

¹²⁹ Além disso, é muito possível que se trate se pescadores com outro estatuto: pescadores de longo curso, dedicados à pesca do bacalhau na Terra Nova, actividade que começa a ser extremamente lucrativa e na qual estão envolvidos navios da área de Miragaia. Sobre o desfile dos pescadores com os confrades veja-se: APSPM – *Livro 2*, fl. 3v.

Noutro ponto do Reino, em Aveiro, temos conhecimento da existência da confraria de Santa Maria de Sá que congregava pescadores e marinheiros «para a qual todos descontavam dos seus ganhos a troco de assistência durante a vida, na doença e na morte». SILVA, Maria João Branco M. da – *Aveiro Medieval*, Aveiro, Ed. da Câmara Municipal, 1991, pp. 160-165.

que desenvolviam a sua faina, aventurando-se no mar alto e trazendo no regresso as suas embarcações carregadas de pescado que vinham vender à Ribeira¹³⁰.

Em segundo lugar, se nos tempos mais recuados era difícil fazer a distinção entre marinheiros de comércio e pescadores (os quais já no século XIII frequentavam assiduamente águas do Norte de Espanha, Bretanha e Inglaterra, «abrindo», talvez, o caminho às futuras navegações predominantemente mercantis), o certo é que, a partir da segunda metade do século XIV, a pesca e o abastecimento de peixe à cidade eram, em grande medida, actividades desenvolvidas por galegos e pescadores nacionais de outros centros como Sesimbra enquanto a documentação, no que diz respeito aos do Porto, dá deles a imagem de um grupo social de condição bastante modesta. É nesta altura que começam a habitar fora do burgo e, em face dessa situação, para evitar que o fornecimento de peixe se tornasse demasiado caro, é determinado que a descarga do pescado passe a ser feita na presença dos almotacés, que a vigiariam e proveriam a respectiva distribuição. Esta decisão relaciona-se com as constantes notícias que dão conta de «conluíus» entre pescadores e regateiras, multiplicando-se, por isso, os conflitos com a Câmara. Frequentemente, as regateiras esperavam os barcos fora da cidade, por exemplo em Massarelos ou Miragaia, onde obtinham o pescado a melhores preços, vindo depois vendê-lo mais caro à Ribeira, situação que motivava fortes queixas das pessoas e dos almotacés.

Por fim, é obrigatória uma referência à devoção religiosa e prática assistencial dos marítimos do Porto¹³¹. No final do século XIV,

¹³⁰ CRUZ, António – *O. C.*, pp. 9-10.

¹³¹ Durante a Idade Média e no início dos tempos modernos, por toda a faixa atlântica, fez-se sentir a acção das confrarias de mareantes principalmente no socorro a navios em perigo e aos naufragos, na busca e enterramento dos seus corpos, na celebração de missas confraternais, auxiliando viúvas e órfãos e dando esmola aos confrades mais pobres, retidos em terra. Sobre este assunto veja-se MOLLAT, Michel – *O. c.*, p. 245. A confraria de S. Pedro de Miragaia prosseguia objectivos idênticos, pelo menos em relação aos confrades mais desfavorecidos ou «adorados» pela idade e a suas viúvas. Quanto aos defuntos no mar, refere o Pe. Agostinho Rebelo da Costa, em 1778, que, provavelmente desde a sua origem, competia a esta instituição a sepultura dos afogados no rio Douro que se processaria no cemitério existente junto ao hospital do Espírito Santo – *Descrição topográfica e histórica da cidade do Porto*, Porto, Livraria Progredior, 1945, p. 144. Contudo, não encontramos nenhuma referência documental a esta prática e, muito possivelmente, só a arqueologia nos poderá dar informações mais concretas acerca deste assunto. Sobre a assistência prestada por esta confraria veja-se o nosso trabalho citado na nota 3.

os marinheiros portuenses requereram ao rei D. João I que lhes concedesse um velho pardieiro em ruínas existente num outeiro em Lordelo, sobranceiro ao rio Douro, onde pretendiam edificar uma capela dedicada a Santa Catarina. Em face deste pedido, o rei «da Boa Memória», considerando que «por quanto em a mayor parte dos boons portos do mar se acostumava d'aver igreja de Sancta Catelina e nom avia no porto da dicta cidade», sancionou esta pretensão. A pequena ermida que então desejavam construir, para além da sua função religiosa, serviria para assinalar a entrada na barra, tornando-se um ponto onde fundeavam várias embarcações e onde, por vezes, decorriam outras transacções menos lícitas, dado situar-se numa zona não muito povoada e relativamente distante da cidade.

Mas é no âmbito da confraria de S. Pedro de Miragaia que mais se faz sentir a dimensão religiosa e assistencial dos mareantes do Porto. É em seu nome que participam garbosamente com gente e com músicos, com círios e tochas e com, pelo menos, um andor, uma nau cuidadosamente pintada e decorada, na maior celebração da cidade: a festa de Corpus Christi. É através do hospital do Espírito Santo de Miragaia que cumprem uma das obras de misericórdia acolhendo velhos confrades e viúvas que não tinham melhor abrigo, alguns «estrangeiros e pilligrins» que por aí passavam ou agasalhando os «mestres das naos d'El Rey» que aí recobravam forças para prosseguir as suas viagens. Tudo isto era suportado pelos nossos navegantes em «nome do Senhor» que nunca lhes regateou protecção, mesmo que o seu barco se chamasse «Alma Daninha».

Listas¹

Mestres de Navios

Ano	Nome	Navio	Fonte
1447	Martim Afonso de Figueiró		APSPM, 1, 3.
	João Sobrinho	Nau «Tanoeira»	id.
	João da Ponte		id.
	João Afonso ²	Barinel de Aires Gomes da Silva	id.
	João Afonso ³		id.
	João Gonçalves	Nau de Diogo Gil	id.
1448	João Afonso	Nau «Nova»	AHMP, <i>Vereações</i> , 2, 66.
1451	Luís Eanes	Navio de Egas Gonçalves	APSPM, 1, 7v.
1454	Martim de Figueiró	Barinel «Rosto Formoso»	APSPM, 2, 13.
	João da Maia	Nau «Ferreira»	id.
	Lopo Nunes	Nau «Alma Daninha»	id.
	Salvador Eanes	Nau «Nova»	id.
1456	Pedro Gonçalves	Barinel de Leonel de Lima ⁴	APSPM, 1, 17.
	Fernão Domingues		APSPM, 1, 16v.
	João da Maia		id.
	Martim de Figueiró		id.
1457	João Sobrinho ⁵		APSPM, 1, 17.
	João Eanes	«Vintaneira» ⁶	id.
1460	Pedro Nunes		APSPM, 1, 8.
1461	Pedro Nunes	Nau «Alma Daninha»	APSPM, 1, 19-19v.
	João da Maia	Nau «Ferreira»	id.
	Álvaro Lourenço	«Falcoa» ⁷	id.
	João Eanes	«Coutinha»	id.
1462	André Pires ⁸		APSPM, 1, 70v.
	Pedro Nunes ⁹		APSPM, 1, 22. id.

¹ Deve esclarecer-se que as listas aqui publicadas, respeitam apenas ao século XV e elaboradas, na sua maior parte, a partir dos registos da confraria de S. Pedro de Miragaia. Estes registos estão a ser estudados por nós, com vista ao nosso doutoramento tendo sido já recolhidos os dados relativos ao século XVI. Gostariamos de agradecer a colaboração do pároco da igreja de S. Pedro de Miragaia, padre António, que nos autorizou a sua utilização.

² Criado de Aires Gomes da Silva.

³ Criado de Diego Gomes das Cangostas.

⁴ Piloto e mestre deste navio.

⁵ Marinheiro d'avantagem e mestre.

⁶ Nau? Este João Eanes é mestre e marinheiro d'avantagem.

⁷ Nau?

⁸ Piloto e mestre.

⁹ Piloto e mestre.

Mestres de Navios (cont.)

Ano	Nome	Navio	Fonte
1463	João Sobrinho		APSPM, 2, 15v.
1465	Álvaro Lourenço	«Falcoa»	APSPM, 1, 10.
	João da Maia	Nau »Ferreira»	id.
	Pedro Nunes		id.
	Afonso Anes	«Stirado» ¹⁰	id.
	Álvaro Domingues	Nau de «Riba de Doiro»	id.
	João Álvares		id.
1471	Pedro Nunes	«Saboeiro» ¹¹	ANNT, Af.V, 17, 49.
1472	Álvaro Eanes ¹²	Nau «Santiago»	ANNT, Af.V, 29, 178.
1473	João da Maia		APSPM, 1, 4.
1475	Afonso Gil	Barinel de Fernão d'Alvares ¹³	AHMP, <i>Verações</i> , 4, 13v.
	João Gonçalves	Nau de Luís Álvares [de Sousa]	id.
1477	Diogo Afonso ¹⁴	Nau «Borralha»	APSPM, 2, 16.
	Luís Afonso	Nau «Galega»	APSPM, 2, 10.
1479	João da Maia	Nau «Ferreira»	APSPM, 2, 2- 2v.
	Álvaro Martins	«Pantalião» ¹⁵	id.
	João Afonso	«Caldeirão» ¹⁶	id.
	Afonso Gil ¹⁷		AHMP, <i>Verações</i> , 4, 90, 93.
	João Pires	Nau ¹⁸	AHMP, <i>Verações</i> , 87.
	João de Deus		id.
	Pedro Gonçalves	«Barqueira»	AHMP, <i>Verações</i> , 85v.
	Diogo Afonso	«Borralha» ¹⁹	id.
	João Eanes	«Refião» ²⁰	APSPM, 2, 2-2v.
	Duarte Afonso	Nau de Luís Álvares de Sousa	APSPM, 2, 19-20v.
1481	João Gonçalves	Nau de Luís Álvares de Sousa	APSPM, 1, 27.
	João Esteves		AHMP, <i>Verações</i> , 4, 173v.
1482	Diogo Gonçalves	«Galega» ²¹	APSPM, 1, 29v.
	João Gonçalves		id.
	António Afonso		AHMP, <i>Verações</i> , 4, 195v.
	Álvaro Afonso		id.
	João Bentes		id.

¹⁰ Navio?

¹¹ Navio?

¹² Contramestre.

¹³ Certamente Fernão Álvares Baldaia.

¹⁴ Com a indicação de que «foi mestre».

¹⁵ Caravela?

¹⁶ Navio?

¹⁷ Mestre e piloto.

¹⁸ Sem indicação de nome.

¹⁹ Ver nota 12.

²⁰ Navio?

²¹ Nau?

Mestres de Navios (cont.)

Ano	Nome	Navio	Fonte
1483	Estevão Franco	Caravela «Pantalião»	id.
	João Esteves		AHMP, <i>Vereações</i> , 4, 189v.
	Gonçalo Anes		AHMP, <i>Vereações</i> , 4, 197.
	João Anes Bentes		APSPM.1. 31v.
	Afonso Pires		AHMP, <i>Vereações</i> , 4, 255.
1484	João de Deus	«Sono» ²²	AHMP, <i>Vereações</i> , 5, 17v.
	Álvaro Afonso		id.
	Afonso Pires		id.
	João Vasques		id.
	Pedro Gonçalves		Nau de João Fernandes
1486	João Gonçalves	Nau do Prior	APSPM. 1, 36.
	João Bentes	Nau de Luís Álvares de Sousa ²³	id.
	Diogo Afonso	Barinel de Viana	AHMP, <i>Vereações</i> , 5, 63.
	João Ledo	«Borralha»	AHMP, <i>Vereações</i> , 5, 73v.
	João Pais		AHMP, <i>Vereações</i> , 5, 64v.
1487	Pedro Gonçalves	«Barqueira»	AHMP, <i>Vereações</i> , 5, 145.
	Gonçalo Anes	Nau «Baldaia»	AHMP, <i>Vereações</i> , 5, 147v.
1498			APSPM. 2.

Navios²⁴

Ano	Nome	Modelo	Meste	Fonte
1447	«Diogo Gil»	Nau	João Gonçalves	APSPM. 1,3.
	«Painha» ²⁵	Caravela		id.
	«Aires Gomes da Silva»	Barinel	João Afonso ²⁶	id.
1454	«Tanoeira»	Nau	João Sobrinho ²⁷	id.
	«Nova»	Nau	Salvador Eanes	APSPM. 2, 13-13v.
	«Ferreira»	Nau	João da Maia	id.
	«Alma Daninha»	Nau	Lopo Nunes	id.
1456	«Rosto Formoso»	Barinel	Martim de Figueiró	id.
	«Pedro Rodrigues»	Caravela	João de Braga	
	«Egas Gonçalves»	Navio	Luis Eanes	
	«Leonel de Lima»	Nau		

²² Nau?

²³ Indicação «navio que foi de Luís Álvares».

²⁴ Optamos por separar os nomes e os modelos dos navios. Muitos deles, como se referiu, são conhecidos pelo nome do seu proprietário, por exemplo «nau de Diogo Gil» ou «barinel de Aires Gomes da Silva», entre outros.

²⁵ Indica-se João Martins como marinheiro d'avantagem, talvez seu mestre. Em 1454 refere-se «João Martins da Painha, piloto».

²⁶ Criado de Aires Gomes da Silva.

²⁷ Também marinheiro d'avantagem.

Navios (cont.)

Ano	Nome	Modelo	Meste	Fonte
1457	«Ferreira»	Nau	Álvaro Lourenço	APSPM, 1, 17.
1461	«Leonel de lima»	Barinel	Pedro Gonçalves ²⁸	id.
	«Vintaneira»		João Eanes ²⁹	APSPM, 1, 70.
	«João Rodrigues» ³⁰	Caravela		APSPM, 1, 19v.
	«Alma Daninha»	Nau	Pedro Nunes	APSPM, 1, 21.70v.
	«Coutinha»		João Eanes	APSPM, 1, 10.
1465	«Riba de Doiro»	Nau	Álvaro Domingues	id.
	«Stirado»		Afonso Anes	id.
	«Ferreira»	Nau	João da Maia	id.
	«Falcoa»	Nau	Álvaro Lourenço	id.
1471	«Saboeiro»		Pedro Nunes	ANTT. Af.V.17.49.
	«Santiago»	Nau	Álvaro Eanes	ANTT. Af.V. 29, 178.
1475	«Luís Álvares [de Sousa]«	Nau	João Gonçalves ?	AHMP. <i>Verações</i> , 4, 12.
	«Fernão d' Álvares [Baldaia]«	Barinel	Afonso Gil	AHMP. <i>Verações</i> , 4, 13v.
1477	«Galega»	Nau	Luís Afonso	APSPM, 2, 10.
	«Borralha»	Nau	Diogo Afonso ³¹	APSPM, 2, 16v.
1479	«Barqueira»		Pedro Gonçalves	AHMP. <i>Verações</i> , 4, 85v.
	«Borralha»	Nau	Diogo Afonso ³²	id.
	«Pantalião»		Álvaro Martins	APSPM, 2, 2.
	«Caldeirão»		João Afonso	id.
	«Rufião»		João Eanes	id.
1480	«Luís Álvares de Sousa»	Nau	João Gonçalves ³³	APSPM, 1, 22v.
1481	«Santa Maria das Neves»	Nau		APSPM, 1, 29.
1482	«Galega»	Nau	Diogo Gonçalves ³⁴	APSPM, 1, 29v.
1484	«Pantalião»	Caravela	Afonso Pires	AHMP. <i>Verações</i> , 4, 255-256.
	«Antoninho Afonso»	Caravela		APSPM, 1, 33.
1485	«João Fernandes»	Nau	João Vasques	AHMP. <i>Verações</i> , 5, 17v.
	«Sono»		Álvaro Gonçalves	id.
	«Reimão»		Afonso Pires	id.
1486	«Borralha»	[Nau]	Diogo Afonso	AHMP. <i>Verações</i> , 5, 73v.
	«Prior»	Nau	Pedro Gonçalves	APSPM, 1, 36.
1489	«Arriscado»		Pedro Vasques ³⁵	APSPM, 1, 40.
1495	«São Pedro»	Nau		APSPM, 1, 53v.
1498	«Baldaia»	Nau	Gonçalo Anes ³⁶	APSPM, 2, 23.

²⁸ Também piloto.

²⁹ Também marinheiro d'avantagem.

³⁰ Mercador.

³¹ Já o não era neste ano.

³² Em 1477 refere-se um «Diogo Afonso, que foi mestre da Borralha»(APSPM, 2, 16v). Trata-se ou de um homónimo ou, o que é mais provável, um regresso às anteriores funções neste navio.

³³ Em 13 de Maio de 1486 já não era mestre deste barco (APSPM, 1, 36).

³⁴ Já não é mestre deste navio em 1489 (APSPM, 1, 41).

³⁵ Não é mestre este ano. O seu nome tomou (ou deu) nome ao navio, pois nesta altura já é chamado »Pedro Vasques Arriscado».

³⁶ Já o não é neste ano.

Pilotos

Ano	Nome	Fonte
1454	João Sobrinho	APSPM, 2, 13.
	João Martins	id.
	Nicolau Gonçalves	id.
	João Farinha	id.
	Nuno Anes	id.
	João Martins ³⁷	id.
1456	André Pires	APSPM, 1, 16v.
	João Dias	id.
	João Martins	id.
	João André, o Moço	id.
	Luís Afonso	id.
	Diego Afonso	id.
	Pedro Gonçalves	id.
	João Farinha	id.
	Pedro Nunes	id.
	1460	João Farinha
Pedro Nunes		id.
1461	João Farinha	APSPM, 1, 19.
1462	Salvador Eanes	APSPM, 1, 22.
	André Pires ³⁸	id.
	João Luís	id.
	Pedro Nunes ³⁹	id.
1463	João Farinha	id.
	Álvaro Pires ⁴⁰	APSPM, 2, 15v.
1465	Esteve Eanes	id.
	Salvador Eanes ⁴¹	APSPM, 1, 10.
	Luís Afonso	id.
1468	João Dias Pigarro	APSPM, 2, 16v.
1475	Gonçalo Martins	AHMP, <i>Vereações</i> , 4, 12v.
	João Franco	id.
	João Dias	AHMP, <i>Vereações</i> , 4, 6v.
1477	André Pires	APSPM, 2, 10.
1478	João Dias Pigarro	APSPM, 2, 18.
1479	André Pires	APSPM, 2, 19.
	João Dias Pigarro	id.
	Estevão Franco	id.

³⁷ Piloto da «Painha». Fica mesmo com o nome do barco: «João Martins da Painha».

³⁸ Piloto e mestre.

³⁹ Piloto e mestre.

⁴⁰ Filho de Pedro Nunes.

⁴¹ Piloto da «Ferreira».

Pilotos (cont.)

Ano	Nome	Fonte
	Luís Afonso	id.
	João de Figueiró ⁴²	id.
	Diogo Gonçalves	AHMP, <i>Vereações</i> , 4, 85v.
	Afonso Gil	id.
1480	Diogo Afonso ⁴³	AHMP, <i>Vereações</i> , 4, 90.
	Pedro Anes	AHMP, <i>Vereações</i> , 4, 119.
	António Afonso	AHMP, <i>Vereações</i> , 4, 154.
	André Pires	APSPM, 2, 30v.
	Estevão Franco	id.
	João Dias Pigarro	APSPM, 2, 19.
1481	André Pires	APSPM, 2, 33.
	António Afonso	id.
	João Eanes, Manteigado	id.
1482	Pedro Anes	AHMP, <i>Vereações</i> , 4, 184.
	Diogo Gonçalves ⁴⁴	APSPM, 1, 19v.
1483	André Pires	APSPM, 2, 33.
	João Dias Pigarro	id.
1484	André Pires	AHMP, <i>Vereações</i> , 4, 228.
1485	Bartolomeu Afonso	APSPM, 1, 35.
1486	João Luís ⁴⁵	APSPM, 1, 36.
	João Ledo	APSPM, 1, 37.
1487	Afonso Vasques	APSPM, 1, 38.
1488	João Ledo	APSPM, 1, 39.
1490	João de Deus	APSPM, 1, 41v.
	Afonso Vasques ⁴⁶	id.
1491	João de Deus	APSPM, 1, 42.
1492	Fernão Anes d'Amada	APSPM, 1, 44.
1494	João Ledo	APSPM, 1, 47.
	Tomás Eanes	APSPM, 2, 42.
	Luís Afonso	id.
1495	João Ledo	APSPM, 1, 49.
1496	João Luís	APSPM, 1, 50v.
	João Ledo	id.
1497	João Luís	id.
	Pedro Afonso	APSPM, 1, 54v.
1498	Luís Afonso	APSPM, 2, 21.
	Fernão Perna	id.
	João de Deus	id.
1499	João Anes	APSPM, 1, 57.
	Diogo Anes	id.
	João de Chaves	id.

⁴² Piloto e mestre.

⁴³ Pode tratar-se de Diogo Afonso, mestre da «Borralha».

⁴⁴ Piloto e mestre.

⁴⁵ Já falecido nesta data.

⁴⁶ Já falecido nesta data.

Marinheiros⁴⁷

Ano	Nome	Fonte
1446	João Martins de Leça	APSPM, 1, 7.
	Pedro Gonçalves ⁴⁸	id.
	Nicolau Esteves	id.
1447	João Martins ⁴⁹	APSPM, 1, 3.
	Afonso Esteves ⁵⁰	id.
	João Martins de Leça	id.
	Pedro Gonçalves	id.
	Nicolau Esteves	id.
	João Sobrinho ⁵¹	id.
	Salvador Eanes ⁵²	id.
	Nicolau Gonçalves	id.
	Afonso Anes ⁵³	id.
1450	João Farinha ⁵⁴	
1452	Álvaro Anes	APSPM, 1, 7v.
1453	Álvaro Anes	id.
1457	Diogo Gonçalves ⁵⁵	APSPM, 1, 17.
	Luís Anes	id.
	Gil Afonso ⁵⁶	id.
	João Eanes ⁵⁷	id.
	João Sobrinho ⁵⁸	id.
	Afonso Anes	id.
	João Álvares de Lamas	id.
Álvaro Pires ⁵⁹	id.	

⁴⁷ Os marinheiros surgem designados de três formas: *marinheiro*, de forma genérica; *marinheiro da vantagem*, isto é, aquele que serve na proa, na avante, do navio e *marinheiro bordalês*, ou seja, aquele que serve nos seus bordos. Desconhecemos se esta diferenciação representa, de alguma forma, um estatuto diferente. De qualquer modo, deve notar-se que alguns marinheiros da vantagem são também mestres e, à primeira vista, não há nenhum mestre que seja marinheiro bordalês. No século XVI, à designação marinheiro, prefere-se a de *mareante*.

⁴⁸ Calafate e marinheiro d'avantagem.

⁴⁹ Marinheiro d'avantagem da «Painha».

⁵⁰ Marinheiro d'avantagem.

⁵¹ Marinheiro d'avantagem e mestre da nau «Tanoeira».

⁵² Marinheiro d'avantagem, filho de João Tomé, marinheiro.

⁵³ Marinheiro d'avantagem.

⁵⁴ Privilegiado por D. Afonso V, a pedido do infante D. Henrique nas condições que usufruíam os cinco marinheiros que ele tinha na cidade «por ser mui boom marinho».

⁵⁵ Marinheiro bordalês.

⁵⁶ Marinheiro bordalês.

⁵⁷ Marinheiro d'avantagem e mestre da «Vintaneira».

⁵⁸ Marinheiro d'avantagem e mestre.

⁵⁹ Filho de Pedro Nunes.

Marinheiros (cont.)

Ano	Nome	Fonte
	João Eanes Coelho ⁶⁰	id.
	João da Lada	id.
	João Afonso, o Gasco	id.
	Martim Anes	id.
	João Vasques	id.
	Gil Vasques	id.
	Álvaro Anes	id.
	Luís Anes da Porta Nova	id.
	João Fernandes	id.
	Afonso Vasques	id.
	Pedro Lourenço ⁶¹	id.
	Afonso Vasques ⁶²	id.
	Luís Anes de Valverde ⁶³	id.
	João Luís ⁶⁴	id.
	João da Torre, o Moço ⁶⁵	id.
	João da Torre, o Velho ⁶⁶	id.
	João Domingues Bragante ⁶⁷	id.
	André Anes Serrano	id.
	Pedro Afonso Trigueiro ⁶⁸	id.
	Fernão Afonso	id.
	Bartolomeu Afonso	id.
	Gonçalo Dinis	id.
	Salvador Anes ⁶⁹	id.
1459	Pedro Gonçalves	APSPM, 1. 20.
1461	João Anes ⁷⁰	APSPM, 1. 19.
	João André	id.
1462	Diego Afonso	APSPM, 1. 22.
	João Luís	id.
	Álvaro Vasques	id.
1463	João Sobrinho ⁷¹	APSPM, 2. 15v.
1465	João Afonso ⁷²	APSPM, 1. 10.

⁶⁰ Marinheiro d'avantagem.

⁶¹ Marinheiro bordalês.

⁶² Marinheiro bordalês.

⁶³ Marinheiro bordalês.

⁶⁴ Filho de Luís Anes de Valverde, marinheiro bordalês.

⁶⁵ Marinheiro bordalês.

⁶⁶ Marinheiro bordalês.

⁶⁷ Marinheiro bordalês.

⁶⁸ Marinheiro bordalês.

⁶⁹ Marinheiro d'avantagem.

⁷⁰ Marinheiro da «Vintaneira».

⁷¹ Marinheiro d'avantagem.

⁷² Marinheiro e carpinteiro.

Marinheiros (cont.)

Ano	Nome	Fonte
1475	Diego Afonso ⁷³	id.
	Estevão Franco	AHMP. <i>Vereações</i> , 4, 13v.
	João Martins das Cangostas	id.
	João Martins	id.
	João d'Abelhes	AHMP. <i>Vereações</i> , 4, 37.
	Pedro Álvares	AHMP. <i>Vereações</i> , 4, 27v.
	João Dias	AHMP. <i>Vereações</i> , 4, 14.
1476	Pedro Afonso ⁷⁴	AHMP. <i>Vereações</i> , 4, 9.
	Gonçalo Anes ⁷⁵	APSPM, 2, 34v.
	Esteve' Anes	APSPM, 2, 35.
	João Dias	id.
1479	Gomes Afonso	AHMP. <i>Vereações</i> , 4, 37.
	João d'Abelhes	id.
	Fernão Eanes	APSPM, 2, 19.
1480	João Esteves	APSPM, 2, 30-30v.
	João Martins [das Cangostas]	id.
1481	João Ramalho	APSPM, 2, 33.
	Martim Afonso	AHMP. <i>Vereações</i> , 4, 170v.
	Pedro Tristão	AHMP. <i>Vereações</i> , 4, 176v.
1482	Álvaro Gonçalves	AHMP. <i>Vereações</i> , 4, 197.
1486	Miguel Rodrigues	AHMP. <i>Vereações</i> , 5, 32v.
1489	Pedro Vasques [Arriscado] ⁷⁶	APSPM, 1, 40.
1494	Álvaro Gonçalves	APSPM, 2, 42.
1498	João Álvares Carvalho	APSPM, 2, 23v.
	João de Deus	id.

Cordoeiros

Ano	Nome	Fonte
1446	Luís Afonso	APSPM, 1, 7.
	André Domingues	id.
1447	João Pires	APSPM, 1, 3.
	Luís Afonso	id.
	André Domingues	id.
	Vasco Pires	id.
	Pedro Esteves	id.
	Martim Afonso	id.

⁷³ Marinheiro e carpinteiro.

⁷⁴ Marinheiro e mercador.

⁷⁵ Já falecido neste ano.

⁷⁶ Marinheiro do «Arriscado».

Cordoeiros (cont.)

Ano	Nome	Fonte
1446	Luís Afonso	APSPM, 1, 7.
	André Domingues	id.
1447	João Pires	APSPM, 1, 3.
	Luís Afonso	id.
	André Domingues	id.
	Vasco Pires	id.
	Pedro Esteves	id.
	Martim Afonso	id.
	João Afonso	id.
	João Bentes	id.
	Álvaro Anes	id.
	Álvaro Afonso	id.
1448	Luís Anes	id.
1449	Luís Anes	APSPM, 1, 7v.
	André Anes	id.
1450	Luís Anes	id.
	André Anes	id.
	João Bentes	id.
1451	João Bentes	id.
	João Pires	id.
1452	Tomé Esteves	id.
	João Esteves	id.
1456	Luís Afonso	APSPM, 1, 16v.
1457	André Pires	APSPM, 1, 17.
1460	Luís Afonso	APSPM, 1, 8.
	Lourenço Anes	APSPM, 1, 8v.
1461	Lourenço Anes	id.
	Luís Afonso	APSPM, 1, 19.
	Pedro Esteves	id.
	André Pires	id.
	Afonso Bentes	id.
	Pedro André	id.
	'Stevão Pires	id.
	João Pires, o Moço	id.
1475	Afonso Bentes	AHMP, <i>Vereações</i> , 4, 1.
	Álvaro Lourenço	id.
	João Bentes	AHMP, <i>Vereações</i> , 4, 6v.
1479	André Pires	APSPM, 2, 2.
1483	Estevão Pires	APSPM, 1, 32.
	João Bentes	id.
1484	Pedro Anes	APSPM, 1, 35.
1485	Pedro Anes	id.
1486	Pedro Anes	APSPM, 1, 36.
1487	Pedro Lourenço	APSPM, 1, 38.
1488	Pedro Lourenço	APSPM, 1, 39.
1490	Pedro Vasques	APSPM, 1, 41v.
1492	Diogo Álvares	APSPM, 1, 44.
1493	João Tomé	APSPM, 1, 45v.
1497	João Gonçalves	APSPM, 1, 54v.

Carpinteiros

Ano	Nome	Fonte
1447	Diogo Afonso João Álvares	APSPM, 1, 3. id.
1452	João Álvares	id.
1453	João Álvares	APSPM, 1, 7v.
1456	João Álvares ⁷⁷ Fernão Gonçalves	APSPM, 1, 16v. id.
1460	João Álvares	APSPM, 1, 8.
1465	Diego Afonso ⁷⁸ João Afonso ⁷⁹	APSPM, 1, 10. id.
1479	Gonçalo Fernandes João Afonso Gonçalo Fernandes	id. APSPM, 2, 2. id.
[1488]	João de Tolões ⁸⁰	APSPM, 1, 38.
1498	Esteve Eanes	APSPM, 2, 23v.

Calafates

Ano	Nome	Fonte
1446	Pedro Gonçalves ⁸¹	APSPM, 1, 7.
1447	Pedro Gonçalves	APSPM, 1, 3.
1456	Luís Anes João Luís	APSPM, 1, 16v. id.
1457	Pedro Vasques Monteiro	APSPM, 1, 17.
1459	Lourenço Mateus	APSPM, 2, 14.
1461	João Anes	APSPM, 1, 19.
1465	Lourenço Eanes Pedro Martins Gil Pires	APSPM, 1, 10. id. id.
1476	Afonso Vasques	APSPM, 2, 35.
1479	Pedro Afonso	APSPM, 2, 2.

Patrões de barcos

Ano	Nome	Fonte
1454	João Afonso ⁸²	APSPM, 2, 13.
1460	João Tomé	APSPM, 1, 8.
1465	Afonso Anes	APSPM, 1, 10.
1479	Afonso Anes	APSPM, 2, 2.

⁷⁷ Carpinteiro e mestre das taracenas.

⁷⁸ Carpinteiro e marinheiro.

⁷⁹ Carpinteiro e marinheiro.

⁸⁰ Terá origem francesa ? Carpinteiro e mestre de fazer naus.

⁸¹ Calafate e marinheiro d'avantagem.

⁸² Patrão e mercador.