

Amélia Polónia *

O Porto nas navegações ultramarinas quinhentistas. Embarcações e náuticos.

R E S U M O

É objectivo deste estudo sistematizar alguns dados relativos à logística naval da cidade do Porto, e dos portos anexos de Leça e Matosinhos, no século XVI, em ordem a: 1. Avaliar o respectivo peso, no particular contexto de Entre-Douro-e-Minho e do reino em geral, quer em termos de frota naval, quer em termos de número de náuticos; 2. Debater a projecção de Leça e Matosinhos e discutir o seu estatuto de portos satélites da cidade do Porto; 3. Procurar estabelecer as interacções cabíveis entre a logística naval e a dinâmica comercial do burgo.

O principal objectivo deste estudo é o de compendiar alguns dados relativos à logística naval da cidade do Porto, recolhidos no decurso de um projecto de investigação sobre navegação ultramarina quinhentista, os quais aqui se procuram interpretar na sua relação com a globalidade do reino e no particular contexto de Entre-Douro-e-Minho. Sendo indiscutível o forte protagonismo da cidade do Porto na expansão ultramarina, nos domínios da construção naval, navegação, comércio, evangelização e emigração, nem todos estes sectores conheceram o mesmo desenvolvimento, pelo que importa destringir áreas de maior projecção e respectivos pesos na dinâmica geral da urbe. A tanto não nos propomos, tanto mais que se encontra em curso um projecto de dissertação de doutoramento de cuja conclusão se esperam esclarecimentos e novas interpretações sobre estas matérias¹. Não poderemos, porém, deixar de afirmar a convicção de que a importância relativa da cidade no projecto expansionista do reino se contabiliza mais pelo seu peso de urbe comercial, do que enquanto porto de transporte marítimo, não sendo a logística naval do burgo suficiente para responder às necessidades criadas pelas iniciativas dos seus agentes mercantis, muitos dos quais "de grandes cabedais" e "de grosso trato", para utilizar conceitos coevos com que diplomas régios e literatura cronística tendem a defini-los.

Para uma mais cabal avaliação desta matéria apresentaremos os dados, estatística e cartograficamente tratados, de algumas fontes que permitem uma avaliação comparativa dessa força naval, avaliada, quer em termos de frota naval, quer em número de náuticos.

* Departamento de História da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

¹ Referimo-nos ao trabalho de doutoramento, em curso, de Amândio Barros, a apresentar à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

1. FROTA NAVAL

1.1. Representatividade no cômputo geral do reino

Centrar-nos-emos, num ensaio de percepção da dimensão da frota naval da cidade do Porto e dos portos que lhe são anexos (Leça e Matosinhos) no século XVI, em quatro núcleos documentais, os quais foram reunidos, porém, com intencionalidades e funções diversas, o que lhes confere limitações e potencialidades distintas no que se refere ao estudo desta matéria².

Referimo-nos, em primeiro lugar, aos documentos que noticiam ataques de corso francês a embarcações nacionais, coligidos por Ana Maria Ferreira, e ocorridos entre 1508 e 1538³. Cremos estar perante um universo representativo dos vasos marítimos em circulação, ainda que as indicações se encontrem condicionadas pelo carácter aleatório dos ataques, por um lado, e pelos percursos preferenciais em que estes incidiam, determinados pelos lucros de saque previsíveis. Com efeito, a identificação, nesse conjunto de registos, de ataques efectuados em rotas que ligam o continente aos espaços ultramarinos, mas o articulam também com a Europa, em particular a Espanha e a Europa do Norte, aponta para um elenco alargado de itinerários. Nestes predominam, porém, os centrados em percursos que envolvem de forma maioritária os Açores, nó estratégico das navegações oceânicas; a África, incluindo a do Norte; a Madeira; e as rotas de e para a Inglaterra e a Flandres, no espaço europeu. A rota do Cabo também aí se encontra documentada, em particular a partir da sua articulação com os Açores, no torna-viagem.

Remetemos, em segundo lugar, para o registo do pagamento de taxas à Casa da Nação Portuguesa de Antuérpia, entre 1535-1551 e 1565-1570⁴. Estando o seu valor documental limitado, em termos de circuitos de navegação, pela exclusividade do destino final, esta fonte aponta, porém, para percursos diversificados que envolvem itinerários que têm como ponto de partida a Ilha da Madeira, Cabo Verde, S. Tomé, Cabo de Gue, Brasil, com ou sem escala em Lisboa, para além de muitos outros percursos com início nesta cidade, ou em outros pontos da costa portuguesa e espanhola.

Mobilizámos, em terceiro lugar, o recenseamento de embarcações de alguns dos portos do reino, feito em 1552 e destinado a registar "*os naujos que ha nelles e de callidades e parte são*"⁵. Esta fonte, mais do que as restantes, poderá ser vista como privilegiada, não só pela sua intencionalidade de registo integral da frota mercantil capaz de navegar em rotas atlânticas, mediterrânicas e do Mar do Norte, como pelo facto de se cingir a um só ano, identificando assim os efectivos totais existentes, sem duplicações, como, ainda, pela circunstância de abarcar vasos que percorreriam todas as rotas oceânicas abertas ao comércio, e não apenas uma em particular.

Por último, utilizámos os dados compendiados por Rebelo da Silva a partir de um manuscrito do British Museum, o qual poderá, por sugestão, apontar para a força naval do reino antes da sua participação na "Invencível Armada"⁶.

² A presente análise deverá ser cotejada com outras, do mesmo autor, sobre barcos e gentes do mar da cidade relativas a séculos anteriores, em particular à era de quatrocentos. Vd. BARROS, 1991 e 1997

³ FERREIRA, 1995.

⁴ IAN/TT – FPA, lv.1 e 4

⁵ AZEVEDO, 1904: 244.

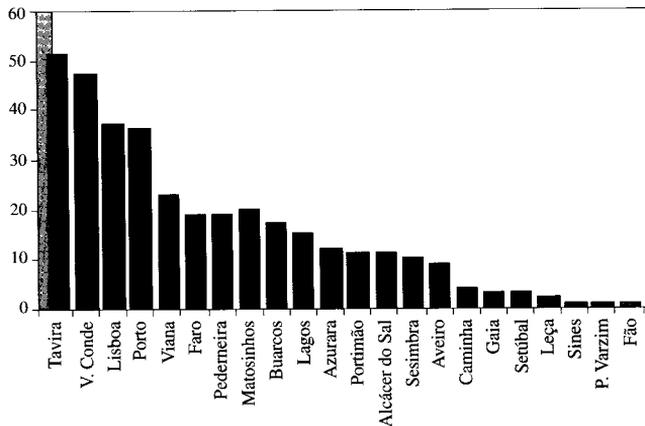
⁶ SILVA, 1867, III: 211, nota 1.

Ainda que sequenciais no tempo, os dados que sistematizaremos não poderão, porém, ser comparados numa perspectiva diacrónica simplista, já que emergem de diversas intencionalidades e tipologias de registo.

Para além de apontar a evolução, na diacronia, do número de efectivos navais da cidade do Porto recenseados nas fontes em referência, importa que nos interroguemos acerca da representatividade desses números no universo naval do reino, procurando desse modo avaliar, para além dos quantitativos absolutos, também os relativos. É essa orientação que norteará o presente estudo.

Os números apresentado por Ana Maria Ferreira apontam, desde logo, para uma importância mediana assumida pela frota naval do Porto no período tratado: 1508-1538. Com 34 embarcações assaltadas, equivalentes a 9,5% do universo tratado, a urbe da foz do Douro apresenta um número inferior ao das frotas navais de Tavira, com 51 ataques recenseados, de Vila do Conde, com 47, e de Lisboa, com 37. Surgindo em quarto lugar em número de navios assaltados, apresenta quantitativos próximos dos da cidade de Lisboa, mas distantes, por defeito, dos de Vila do Conde e, por excesso, dos de Viana do Castelo, com pouco mais de 20 embarcações tomadas. O gráfico 1 confirma, de forma explícita, o que dizemos.

GRÁFICO 1 – Navios assaltados por corsários franceses (1508 - 1538)



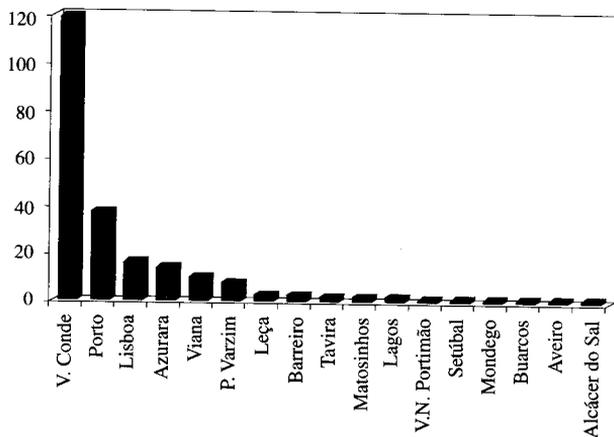
Fonte: FERREIRA, 1995: Apêndice I

Idêntica posição é revelada pela sua participação nas rotas que têm Antuérpia como ponto de chegada. Nesses itinerários, a frota da cidade do Porto assume uma posição destacada, é certo, mas ainda assim superada pela de Vila do Conde, urbe marítima de muito menor amplitude que a do Porto, quer em termos demográficos, quer em termos de poder mercantil⁷. O escalonamento global e anual dos registos comprova-o. A análise feita incide apenas sobre os transportes efectuados por frotas matriculadas nos portos do reino, excluindo quer os navios cujos mestres são vizinhos de S. Tomé, quer os que o são da França, Inglaterra, Irlanda ou Países Baixos. Estes últimos congregam uma fatia correspondente a

⁷ Cf. POLÓNIA, 1999.

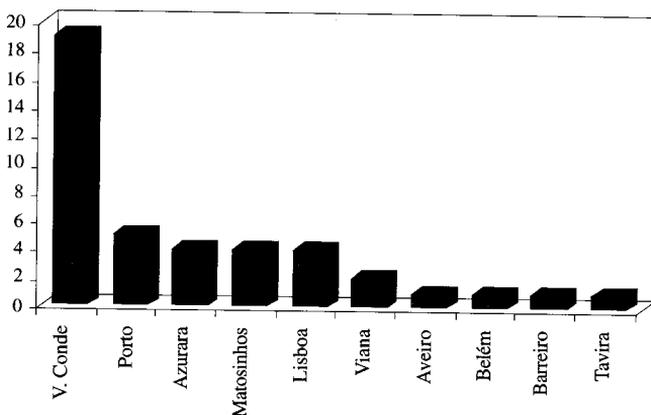
17% da totalidade do universo de dados. Não estão, ainda, incluídos nesta análise estatística 120 casos que não mencionam o porto de registo das embarcações. O universo de referência restringe-se, pois, às embarcações que descarregaram mercadorias sujeitas a tributação pela Casa da Nação Portuguesa em Antuérpia, com menção expressa ou deduzida a portos de matrícula situados no espaço continental do reino.

GRÁFICO 2 A – Embarcações que pagam "avarias" em Antuérpia (1535-1551)



Fonte: Apêndice 1

GRÁFICO 2 B – Embarcações que pagam "avarias" em Antuérpia (1565 - 1570)



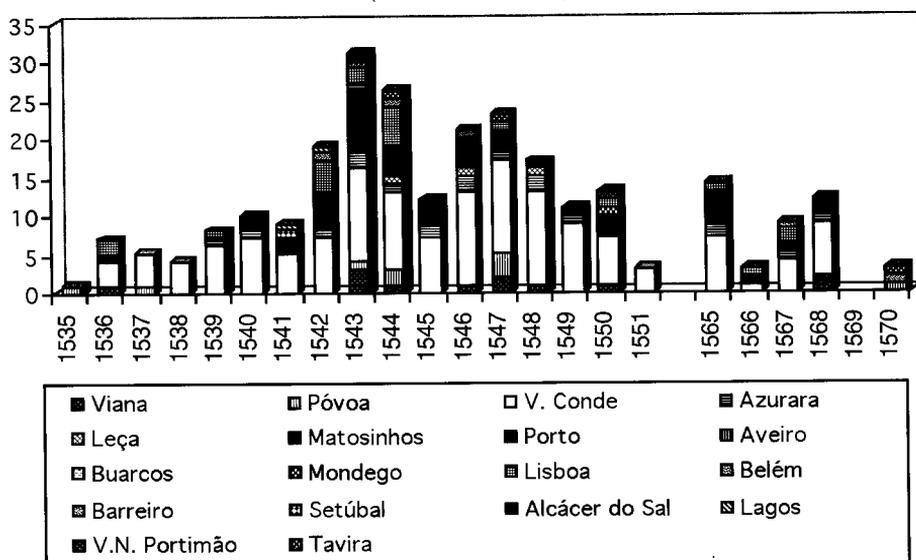
Fonte: Apêndice 1

A cidade do Porto surge em posição destacada, com 42 registos de tributação identificados, sendo, no entanto, manifesta uma prevalência percentual das embarcações de Vila do Conde em todos os anos recenseados até 1568. De notar, porém, não apenas a sua superioridade numérica, mas também uma ordem de grandeza não comparável com qualquer

outra frota do reino, incluindo as das cidade do Porto ou Lisboa, que sempre surgem, respectivamente, em segundo e terceiro lugares.

Assim, aos 37 navios do Porto, registados entre 1535 e 1551, contrapõem-se 119 de Vila do Conde, e apenas 16 de Lisboa, e aos 5 de 1565-1568, 19 de Vila do Conde e apenas 4 de Lisboa. Note-se a ausência, no primeiro período, de embarcações de Matosinhos, mas a sua presença, significativa nesta amostragem, no segundo período em análise, com 3 embarcações, ao contrário de Leça, presente no primeiro levantamento, ainda que com apenas 3 embarcação, mas ausente do segundo.

GRÁFICO 3 – Distribuição cronológica dos registos de pagamento de "avarias" em Antuérpia (1535-51 e 1565-70)



Fonte: Apêndice 1

Para explicar este peso pouco significativo da faixa litoral envolvente da cidade do Porto quando comparado com o de Vila do Conde, Azurara e Póvoa do Varzim, poderíamos apelar para hipóteses que apontassem esta rota como marginal em relação às estratégias preferenciais dos agentes marítimos da cidade, especializando-se estes noutros destinos, como os que ligam o continente às ilhas ou à costa africana, ou aqueles que o ligam ao Brasil. A primeira ilação não pôde ser confirmada, nem pelos livros de receita e despesa da Feitoria Portuguesa da Andaluzia, nem pelos das praças marroquinas, os quais registam uma global ausência de embarcações do Porto a fazer transporte de mercadorias com esse destino⁸. Quanto à segunda: a eleição da rota do Brasil como dominante, é certo que esta rota, em que agentes económicos da cidade assumem posição destacada, tem um prolongamento natural para Antuérpia, mas numa época em que o tráfego naval com esse destino se encontra nas mãos de mestres e embarcações do Norte da Europa, como adiante veremos.

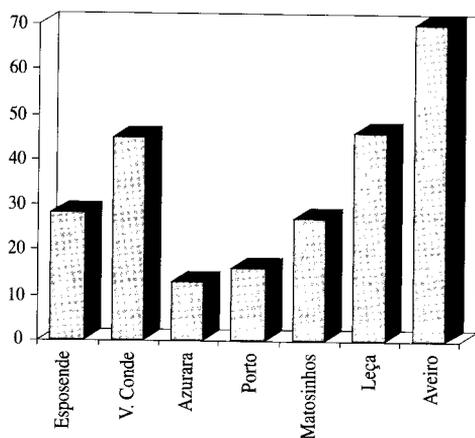
⁸ Cf. POLÓNIA, 1999, I: 485-488, a partir do estudo de IAN/TT – NA 608, 613, 628, 706-711, 713-716, 719, 726, 736 - 738, 740 .

Essa realidade, que aponta para uma secundarização da cidade do Porto como porto de transporte, encontra-se de igual modo consolidada pelo censo naval de 1552. Entre os portos recenseados (Esposende, Vila do Conde, Azurara, Porto, Matosinhos, Leça e Aveiro) aquele que investigamos assume uma posição de ainda menor relevo. Assim, e centrando-nos numa abordagem meramente numérica, a cidade do Porto desce dos 9,5% que assume na rota de Antuérpia entre 1535 e 1551 para apenas 6,5 % do novo universo em estudo (cf. apêndice 2 e gráfico 4). Uma análise mais fina dos dados mostra que o poder naval da cidade, evidenciado pelo registo de apenas 16 embarcações, se encontra reforçado pelo peso significativo das frotas de Matosinhos e Leça, com 11% e 18,8% do total, respectivamente. Porquê, então, a global ausência destes portos nos registos de Antuérpia de 1535-1551? Poderíamos aventar a hipótese de tal facto se dever a uma atribuição geográfica menos precisa, atribuindo o escrivão o registo à cidade do Porto, dada a sua proximidade e o seu valor de referência a nível internacional. De outro modo, como explicar a invisibilidade desses "portos satélite" em períodos sensivelmente sincrónicos aos do censo de 1552? De notar, ainda, neste censo, o poder naval de Vila do Conde, que assume 18,4% das embarcações. Somado ao de Azurara, esse valor ascende a 23,7% em termos numéricos, mas a 32,7% em termos de tonelagem. Já os 4,8% de Esposende ou os 28,6% de Aveiro se devem a um número elevado de embarcações de pequeno porte, na sua maioria caravelas, situadas em valores inferiores às 40 e às 69 toneladas.

É provável que, no caso específico de Aveiro, muitas das suas 70 pequenas embarcações assegurassem transporte de sal em percursos de pequena e média dimensão, os quais poderiam, ou não, extrapolar o reino, mas só numa ínfima percentagem assegurariam rotas de comércio ultramarino e transportariam produtos de origem colonial que aqui em particular importa avaliar⁹. A circunstância, que de seguida documentaremos, de 57,8% das embarcações de Vila do Conde serem de envergadura superior a 100 toneladas, reforça a tese de que o poder efectivo de transporte marítimo dessa vila, dirigido ao tráfego comercial ultramarino e de longo curso, seria superior aos 18,4% para que uma mera análise numérica destes dados aponta.

GRÁFICO 4
Embarcações
recenseadas em 1552 -
Distribuição numérica
por localidades

Fonte: Apêndice 2



⁹ A circunstância de a fonte não apontar, para Aveiro, os itinerários cumpridos pelas embarcações registadas atribui a esta possibilidade o valor de mera hipótese. Todavia, ela é amplamente corroborada pelos dados apresentados para Esposende, localidade em que as 28 embarcações citadas percorrem itinerários de mera cabotagem, servindo um pequeno comércio exclusivamente interno.

Essa tendência assumida pelo porto do foz do Ave não parece, porém, ter perdurado na longa duração, pelo menos em termos de números absolutos de efectivos navais, segundo sugerem os dados compendiados por Rebelo da Silva, e referentes a 1586. Não podendo asseverar a fidedignidade do documento, limitamo-nos a apontar os dados nele explicitos e reflectir sobre os significados da evolução neles patenteados. Para tanto, compulsam-se apenas os dados relativos aos portos de Entre-Douro-e-Minho e Aveiro, procurando estabelecer um confronto com os valores apontados pelo censo naval de 1552, quer em termos de efectivos navais, quer de tonelagem.

A leitura do quadro, perspectivada agora apenas em termos numéricos, parece apontar para duas constatações: a perca manifesta de poder naval de Vila do Conde e Aveiro, que vêm reduzidos os seus efectivos a cerca de metade, no caso de Vila do Conde, e a cerca de um terço no caso de Aveiro, e a manutenção, com uma ligeira subida, do poder naval da cidade do Porto. A falta de dados, em 1552, para os dois outros portos agora registados (Viana e Caminha), impede qualquer avaliação comparativa.

QUADRO 1
Embarcações
recenseadas em
1552 e 1586

Portos	1552		1586			
	Número de embarcações	Tonelagens totais	Número de embarcações	%	Tonelagens totais	%
Caminha	-	-	24	22,2	3680	27,3
Viana	-	-	19	17,6	1950	14,4
V. Conde	45	4895	19	17,6	3170	23,5
Porto	16	1300	20	18,5	2200	16,3
Aveiro	70	5110	26	24,1	2500	18,5
Total	-	-	108	100	13500 ¹⁰	100

Fonte: British Museum,
Biblioteca Sloane, Ms.
1206. Publ. SILVA, 1867,
III:211, nota 1; Apêndice 2

Se a proporção da quebra relativa a Aveiro se poderá explicar pela ausência, nesta contagem, de embarcações de tonelagem inferior às 50 toneladas, já no caso de Vila do Conde essa explicação não colhe, já que, segundo o censo de 1552, prevaleciam, nesse porto, embarcações de maior porte, como vimos. Quando comparados os valores apontados para o Porto com aqueles indicados na mesma fonte para Lisboa, 87 efectivos, assim distribuídos: 12 galeões, 16 galés, 10 caravelas, 13 carracas e 36 baixéis mercantes, face aos 7 navios e 13 caravelas do Porto, o poder naval desta cidade revela-se manifestamente inferior, correspondendo a cerca de $\frac{1}{4}$ da capital em termos numéricos, o que não espanta num período de ainda indiscutível macrocefalia de Lisboa. A ausência de dados para Leça e Matosinhos impede, porém, a avaliação, em conjunto, do peso da área sob directa influência dessa cidade.

Procuremos, de seguida, avaliar estas matérias sob uma outra perspectiva: a da volumetria média da frota naval da urbe portuense e sua evolução cronológica.

¹⁰ A tonelagem foi calculada segundo os valores de equivalência, discutíveis, apontados por Rebelo da Silva, ao que julgamos de acordo com a menção da fonte: velas ou navios = 100 t; caravelas = 50/ 60 t.

1.2. Volumetria das embarcações

Na documentação apresentada por Ana Maria Ferreira não é possível, senão de forma excepcional, analisar esta variável, e nem sempre as conclusões apuradas a partir da análise dos registos de Antuérpia e os do censo de 1552 se revelam coincidentes nas tendências apontadas. A qual das fontes deveremos conferir maior fidedignidade? Afigura-se-nos que ao censo de 1552, e isto por uma triplíce ordem de razões:

1. Os intervalos apurados a partir dos registos dos *Livros de Avarias* foram-no com base no registo sistemático da aportação de embarcações cujo mestre é vizinho de determinado porto. Ora, se atendermos ao tipo, nome e mestre da embarcação, verificamos que o mesmo navio efectua, cada ano, ou em anos sucessivos, várias viagens com o mesmo destino, Antuérpia, o que implica a existência de registos duplicados de uma mesma embarcação. Se o que é importante averiguar neste momento é a capacidade de transporte marítimo da cidade do Porto, só uma reconstituição rigorosa dos efectivos navais, que contornasse os registos duplicados, permitiria atingir conclusões seguras, o que não ocorre¹¹;

2. O tributo pago, "as avarias", incidiria, por definição, sobre a tonelagem de arqueação¹². Todavia, é possível apurar alguns desfasamentos na avaliação das tonelagens de uma mesma embarcação, de pequeno ou de maior significado. Assim, a nau St^o Espírito, de Vila do Conde, aporta a Antuérpia em 1543 e 1546 com o mesmo mestre, Aleixo Luís, sendo tributada na primeira vez sobre 98 toneladas e na segunda sobre 96 toneladas. Diferença mínima, é certo, mas mais notória quando nos centramos no caso do vaso St^a M^a da Ajuda, do mesmo porto, que com a indicação da mesma tipologia, caravela, e do mesmo mestre, João Afonso, é tributada em 1542 sobre 60 toneladas e em 1543 sobre 74 toneladas. Sirvam estas considerações para alertar acerca do carácter aproximado, e não exacto, das declarações de tonelagem, feitas pelos mestres e, em consequência, da tributação efectuada.

3. Acresce a tudo isto que só uma parte da frota frequentaria a rota do Mar do Norte que aqui se encontra documentada, pressupondo outros percursos, distintos instrumentos de navegação, pelo que, não se podendo tomar a parte pelo todo, não devemos, a partir destes dados, concluir acerca das características globais da frota naval.

Pelo contrário, o recenseamento de 1552, no pressuposto do rigor das declarações prestadas, e a despeito da eventual falta de exaustividade no registo, identifica números reais de efectivos em circulação, respectivos destinos e tonelagens totais, supostamente de arqueação, aproximando-se muito mais daquilo que pretendemos avaliar.

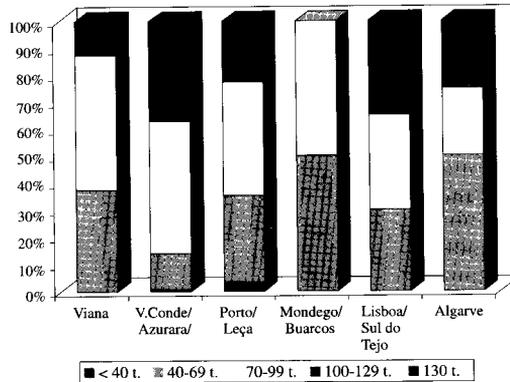
Apesar das limitações apontadas para a primeira fonte, procuraremos sistematizar, de forma particular, mas também numa perspectiva comparativa, as características da frota

¹¹ O exercício de definir, com rigor, os valores médios de tonelagem por frota e porto só se revelaria consistente se cada embarcação dentro da sua classe tipológica efectuasse o mesmo número de viagens que todas as outras, mantendo-se, assim, a possibilidade de se estabelecerem as mesmas ponderações, o que, de todo, não acontece.

¹² À luz do que explica Guiard y Larrauri, a propósito do Consulado e Casa de Contratação de Bilbao, o transporte de mercadorias, neste caso para uma feitoria, seria acompanhado de uma "carta de avarias", paralela a uma carta de freteamento, onde constavam as mercadorias transportadas, mercadores a cujo cargo vão, e sua origem e destino, a partir da qual seriam pagos determinados direitos: as "avarias" (cf. *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao e del comercio de la vila, Bilbao*, 1913, pp. 68-84. Cit. COSTA, 1997: 100). A legislação portuguesa, sem designar esse direito, prevê o seu pagamento, em alvarás de 1512 e 1518, estipulando-se no primeiro que o valor a pagar seria um grosso por libra de mercadoria (cf. IAN/TT - FPA, cx. 2, mç. 4, nº 4. e nº 5. Publ. FREIRE, 1910: 73-74 e 126-127).

naval da cidade do Porto que paga avarias em Antuérpia¹³. A abordagem a fazer prossegue um duplo enfoque de natureza diacrónica: por um lado, avaliar, por porto, tonelagens mínimas e máximas; por outro lado, contabilizar uma distribuição numérica de efectivos pelos vários intervalos de tonelagens apontados¹⁴. Optámos por agrupar as referências por grupos de portos, prossequindo um critério de localização geográfica dos mesmos¹⁵ (Vd. apêndices 3 e 4). O resultado dessa análise projecta-se no gráfico 5.

**GRÁFICO 5 – Frota naval do reino com registo em Antuérpia (1535-1551).
Distribuição percentual por intervalos de tonelagens**



Fonte: Apêndice 4

Da análise do apêndice 3 é perceptível, desde logo, um aumento progressivo das tonelagens máximas mencionadas. Com excepção da Póvoa do Varzim, que surge, logo no primeiro quinquénio (1535-1540), com valores de 108 toneladas, conhecendo um decréscimo no momento seguinte, todas as outras localidades revelam um aumento significativo da volumetria dos seus efectivos, chegando estes a atingir, entre 1545 e 1551, no caso de Vila do Conde e do Porto, as 200 toneladas, valores de resto não secundados por aqueles procedentes de Lisboa, que se ficam nas 132 toneladas. De notar, de resto, que só neste último período começam a emergir valores superiores às 130 toneladas. A mesma paridade de tendências entre os portos da cidade do Porto e os do Ave é manifesta no apêndice 4. Nele se patenteia, quer uma prevalência, nos dois núcleos, de embarcações situadas entre as 70 e as 99 toneladas (41,9 e 48,8%, respectivamente), quer uma fatia significativa de embarcações com mais de 130 toneladas (15,5% do total da frota para Vila do Conde e seus portos

¹³ As embarcações consideradas nesta análise são apenas aquelas para as quais foi possível, através das menções das "avarias" pagas, apontar a respectiva tonelagem, e para as quais está indicada a naturalidade do respectivo mestre, como atrás explicamos.

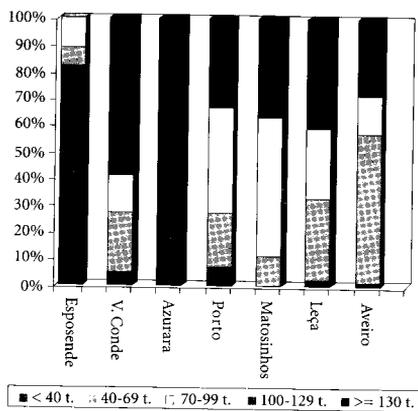
¹⁴ A opção pela divisão dos dados por quinquénios no apêndice 3 parte, quer da cronologia documentada (1535-1551), quer da intenção de se proceder a uma análise mais precisa que uma avaliação em bloco não facultaria. A definição dos intervalos de tonelagem prossegue os mesmos critérios expostos por COSTA, 1997: 113 e baliza-se nos mesmos pressupostos, em ordem a permitir comparação de dados e complementaridade de análise.

¹⁵ Seguindo esta metodologia, agrupámos os contingentes apurados de modo a documentar a faixa costeira de Norte a Sul, apesar de o número de efectivos variar significativamente para cada um desses núcleos, tendo como valores extremos os 2 de Mondego/Buarcos e os 113 da foz do Ave e Póvoa do Varzim. Aveiro não se encontra aqui mencionado pelo facto de a única embarcação daí procedente neste período não mencionar tonelagem.

satélites e 10% para Porto e Leça). Lisboa e os portos do Sul do Tejo mantêm-se, nesta fasquia, uma vez mais, a certa distância, com os seus 5%, não manifestando Viana nenhum navio com esse valor. Os 25% assumidos pelos portos algarvios são, evidentemente, enganadores, já que correspondem a um só contingente com essa tonelagem.

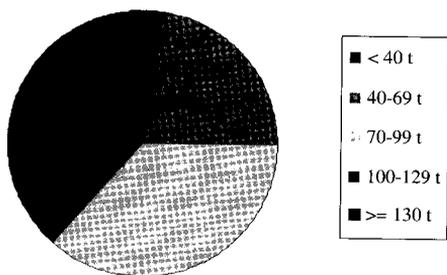
Em síntese, resta-nos assinalar a tendência para um significativo aumento volumétrico da frota de todo o reino desde a década de 40, particularmente notória na segunda metade do decénio, mas também um paralelismo evolutivo, que coloca o Porto na senda de outros portos do Norte, em particular o de Vila do Conde, e o situa entre aqueles cuja frota atinge maior volumetria. Ora não são as mesmas constatações aquelas que sobressaem da análise do recenseamento de embarcações efectuado em 1552.

**GRÁFICO 6 – Frota naval do reino recenseada em 1552.
Distribuição percentual por intervalos de tonelagens**



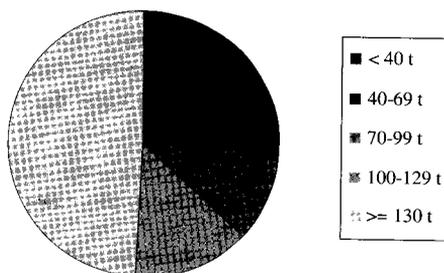
Fonte: Apêndice 2

**GRÁFICO 7 – Embarcações do Porto, Leça e Matosinhos recenseadas em 1552.
Distribuição por tonelagens de arqueação**



Fonte: Apêndice 2

**GRÁFICO 8 – Embarcações de Vila do Conde e Azurara recenseadas em 1552.
Distribuição por tonelagens de arqueação**



Fonte: Apêndice 2

Da leitura do gráfico 6 resulta inequívoca a prevalência percentual, a que já nos referimos, das embarcações com mais de 130 toneladas nos portos da foz do Ave.

Estas, num total de 21 para Vila do Conde (46,7% do total apurado) e sete para Azurara (correspondente a 53,8 % da sua frota) integram efectivos de tonelagens médias bem superiores a esse valor mínimo de referência. Esta constatação atribui às frotas destas localidades uma capacidade de resposta alargada, ainda que aparentemente motivada a uma especialização em embarcações de grande porte e sugere que estas se encontrariam aptas a responder a motivações dispares, mas complementares, de transporte e comércio. A cidade do Porto e os seus portos adjacentes, Leça e Matosinhos acompanham, de longe, esta tendência, como se comprova pelos pesos relativos dos intervalos de tonelagem, que apontam as 70-99 toneladas como predominantes nas frotas do Porto e Matosinhos, sendo as de Leça mesmo inferiores (Cf. apêndice 2).

Numa leitura comparativa que envolva todo o universo de portos registados, patente no apêndice 2, os da foz do Ave sobressaem ainda, quer pelo número total de efectivos (58), equivalente a 23,7% do total de registos, quer, em particular, pela volumetria dos seus navios. Note-se que 62,2% das embarcações com mais de 130 t. (28 em 45) pertencem a estes dois portos. É certo que esta representação exclui Viana e Caminha, mas integra Aveiro e o complexo de portos da cidade de Porto (Matosinhos, Leça, Porto, Miragaia, S. João da Foz e Massarelos).

A mesma tendência é confirmada pela relação entre tonelagens totais e tonelagens médias apuradas. Com efeito, se Aveiro apresenta o maior número de embarcações (70), mas uma tonelagem média das mais baixas, só superior à de Esposende, já Vila do Conde e Azurara surgem como portos de registo de embarcações com tonelagens médias mais altas (111,3 e 128,5 t., respectivamente) e, como tal, dotados de uma capacidade de transporte mais elevada. Os portos do Douro e do Leça apresentam uma mais forte ponderação de embarcações de médio porte (40-69 e 70-99 t), o que se traduz numa nítida aproximação entre pesos percentuais relativos a contingentes numéricos e volumetria total das respectivas frotas, e um valor médio da ordem das 85 toneladas.

Que significado atribuir a esta constatação? Como interpretar os dados apresentados? Cremos que as tendências definidas resultam de opções preferenciais e/ou estratégicas de cada porto de mar, diferenciais entre si. Nos portos vocacionados ao transporte de mercadorias, mais do que ao trato comercial, a propriedade naval visa o fretamento de embarcações a terceiros, incluindo a coroa e comunidades mercantis externas, pelo que uma maior volumetria rentabiliza o investimento, ao mesmo tempo que permite aproveitar os privilégios, isenções fiscais e subsídios de arqueação disponibilizados pela coroa desde tempos medievais, em particular desde o reinado de D. Afonso V, no sentido de promover a construção de vasos de maior porte¹⁶. É o que parece ocorrer em Vila do Conde e Azurara.

Já no caso do Porto, o facto de a actividade mercantil surgir como o sector de ponta que dirige a projecção ultramarina da urbe, condiciona as opções tomadas em termos de fábrica naval. A hipótese de que partimos, a confirmar com estudos circunstanciados, é a de que os próprios mercadores constituem uma percentagem significativa do universo dos proprietários de embarcações, sendo os restantes senhorios, homens do mar ou outros, condicionados pelas solicitações do específico universo mercantil da cidade. Em tempos de predominante trato comercial com Brasil, caracterizado pela multiplicação de iniciativas de média dimensão, a actividade comercial funcionaria, assim, como alavanca condicionadora

¹⁶ Vd. COSTA, 1997: 29-35.

do perfil da frota naval. É certo que armações comerciais de maior dimensão, incluindo as projectadas em parceria, envolvendo quer o trato do açúcar brasileiro, quer o próprio comércio de escravos, para o Brasil e as Índias de Castela, exigem embarcações de maior porte, disponibilizadas, ainda que em menor número, quer pelos efectivos navais da cidade e de Leça e Matosinhos, quer pelos portos que lhe são próximos, como os Vila do Conde e Azurara.

Em síntese, o que afirmamos é que o perfil da frota naval do Porto reflecte as estratégias-tipo de uma comunidade mercantil que, constituindo a procura, condiciona as opções em termos de tipologia e volumetria naval. Distintas são as opções de outros portos de Entre-Douro-e-Minho, com menor peso e poder financeiro, comercial e demográfico, mas cujas estratégias de investimento, indo no sentido do transporte marítimo, justificam opções de construção de embarcações de maior volumetria, sinónimo de maior rentabilidade.

2. NÁUTICOS

Analisada a tendência secular que norteia a evolução numérica e volumétrica da frota naval da urbe, importa que questionemos, de seguida, a amplitude e o perfil da sua comunidade náutica, bem como o seu peso relativo na globalidade do reino. Esta perspectiva enferma de numerosas limitações, impostas pela ausência de recenseamentos gerais, a par de estudos de história local que apresentem quadros paralelos para outros burgos marítimos, pelo que nos limitaremos, de momento, a recorrer a dados disponibilizados por alguns fundos documentais publicados. Em concreto, servir-nos-emos, para o grupos dos mestres e pilotos, dos dados extraídos dos chamados "Livro das Ementas" e referentes ao exame de mestres, pilotos e sotapilotos das várias carreiras ultramarinas efectuados no período de 1596 a 1648¹⁷, enquanto para a globalidade dos homens de navegação utilizaremos os cálculos apresentados nas fontes publicadas por Francisco Ribeiro da Silva¹⁸ e Frédéric Mauro¹⁹.

Numa perspectiva global, os dados obtidos a partir do registo de exames de técnicos de navegação efectuados entre 1596 e 1648 permitem, na verdade, confirmar que, se um número muito significativo de náuticos residiam em Lisboa e aí eram recrutados, muitos outros provinham dos vários portos do reino, para onde retornavam após cada viagem ultramarina. Retomemos as conclusões que a fonte permite consolidar.

A sua análise evidencia, antes de mais, a consabida macrocefalia de Lisboa: cerca de 1/4 das 554 menções aí se concentram. Outro pólo com significado no que se refere ao recrutamento de pilotos é o que rodeia Peniche, e que envolve também Atouguia e Pederneira, alcançando cerca de 17% das nomeações. Os núcleos que se centram na Foz do Mondego, que abrange também Buarcos e Redondo do Mondego, outrora vila, e o de Aveiro/Esgueira, são os únicos representativos antes de se atingir o Entre-Douro-e-Minho, sem, contudo, somarem os valores apurados para Peniche. Rumando para Norte, poderemos distinguir, em Entre-Douro-e-Minho, três pólos distintos: o da cidade do Porto com os portos anexos de Leça e Matosinhos; o de Vila do Conde/Azurara/Póvoa de Varzim/ Esposende; e o de Viana

¹⁷ IAN/TT – NA, Livros das Ementas, lv. 3 a 15. Dados já tratados por POLÓNIA, 1995.

¹⁸ SILVA, 1985: 333-334.

¹⁹ MAURO, 1989, I:107.

/Caminha. A soma dos náuticos daí naturais (174) supera o número obtido para Lisboa/Cascais (152) e aproxima-se do somatório deste com os dos portos da margem Sul do Tejo e os de Setúbal e Sesimbra, que totaliza 188. Isto é, apesar da dinâmica centrípeta exercida por Lisboa, criadora de assimetrias significativas em qualquer avaliação por áreas, os náuticos naturais e residentes nos portos de Entre-Douro-e-Minho alcançam, em conjunto, valores que os colocam em posição de destaque nas navegações ultramarinas.

Posição de destaque parecem assumir, ainda, na fonte, aqueles provenientes das ilhas e arquipélagos Atlânticos: Madeira, Açores, Cabo Verde, S. Tomé, ou a Ilha do Príncipe, os quais congregam 34 nomeações. Valores de somenos importância são perceptíveis para o Algarve, de cujos portos provêm apenas 6 náuticos. Esta constatação, relativa ao protagonismo dos portos de Entre-Douro-e-Minho parece ser, de resto, corroborada pelos dados apresentados por Francisco Ribeiro da Silva e por Frédéric Mauro, extraídos das já citadas matrículas de gente de mar efectuadas, por ordem régia, nos anos de 1617 e 1620. Essa projecção dos portos de Entre-Douro-e-Minho no século XVI e XVII poderá ser explicada, quer pelo perfil da costa, favorável à multiplicação de portos de abrigo, quer pela densidade populacional, quer ainda pelo dinamismo económico das suas comunidades mercantis.

Detenhamo-nos, neste contexto, no significado dos números apurados para a cidade do Porto, e para Leça e Matosinhos. O primeiro porto congrega 31 dos 554 náuticos examinados, correspondente a apenas 5,6 do total, ao passo que Matosinhos, com 33 náuticos (6%) e Leça, com 42 (7,6%) superam, individualmente e em conjunto, em muito a presença náutica da cidade do Porto. Em termos cronológicos, o quadro 2 identifica a distribuição dos números.

QUADRO 2
Exames de
náuticos do Porto,
Matosinhos e Leça
(1596-1648)

Décadas	1552		1586			
	Porto	Leça	Matosinhos	Total	Total do reino	%
1596-1600	2	-	4	6	52	11,5
1601-1610	3	8	4	15	144	10,4
1611-1620	9	22	12	43	181	23,8
1621-1630	5	5	7	17	72	23,6
1631-1640	4	6	1	11	55	20
1641-1648	8	1	5	15	50	30
Total	31 ²⁰	42	33	107	554	19,3

A tendência evidenciada aponta, de forma indiscutível, para um manifesto aumento de protagonismo da cidade e, mais ainda, de Leça e Matosinhos, cujos contingentes tendem a superar, com excepção para 1641-1648, os da própria cidade. Note-se que esta não é a tendência global do reino, revelando-se em alguns deles um nítido decréscimo, como ocorre em portos como Lisboa e Vila do Conde, por exemplo²¹. A flutuação numérica justifica-se por conjunturas político-militares e de navegação conhecidas e colhe, de forma nítida, do

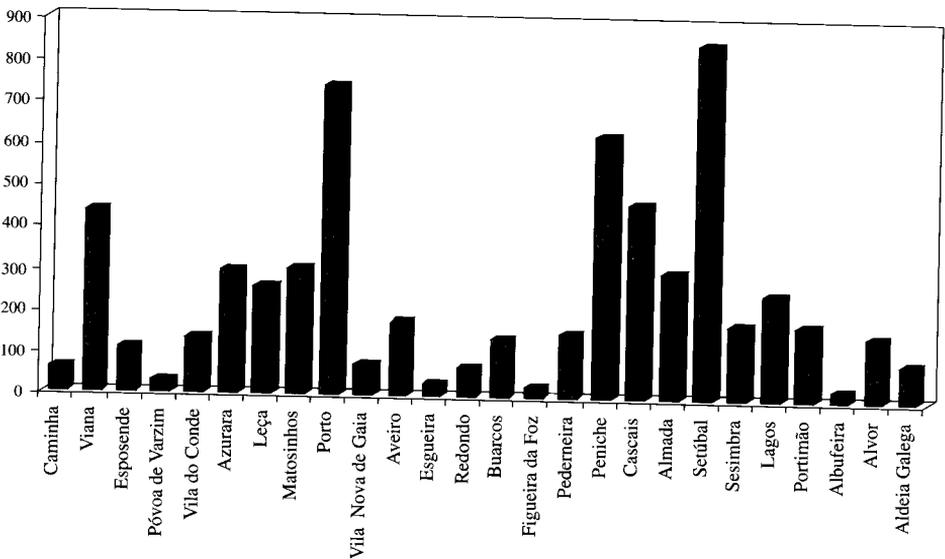
²⁰ O cômputo de náuticos do Porto inclui um de Vila Nova de Gaia examinado em 1643 para a carreira do Brasil.

²¹ Cf. POLÓNIA, 1995: 301-315.

clima de forte instabilidade vivida desde as décadas de 70 de quinhentos, com particular incidência nos primeiros decénios do século XVII. Note-se, de resto, que a uma quebra, em termos absolutos, do número de náuticos nos portos em estudo, corresponde uma subida dos seus valores relativos, expressa na percentagem que assumem na globalidade dos exames efectuados.

Cotejemos estas conclusões com aquelas que é possível extrair de outras fontes, em particular o recenseamento publicado por Ribeiro da Silva, e referente ao ano de 1617, cujos dados sistematizamos no gráfico 9, já que aquele publicado por Mauro relativo a 1620 não discrimina os totais apurados para os vários portos da comarca do Porto, não permitindo, assim, uma leitura diferencial e comparativa.

GRÁFICO 9 – Homens do mar recenseados em 1617. Distribuição geográfica



Fonte: Apêndice 5

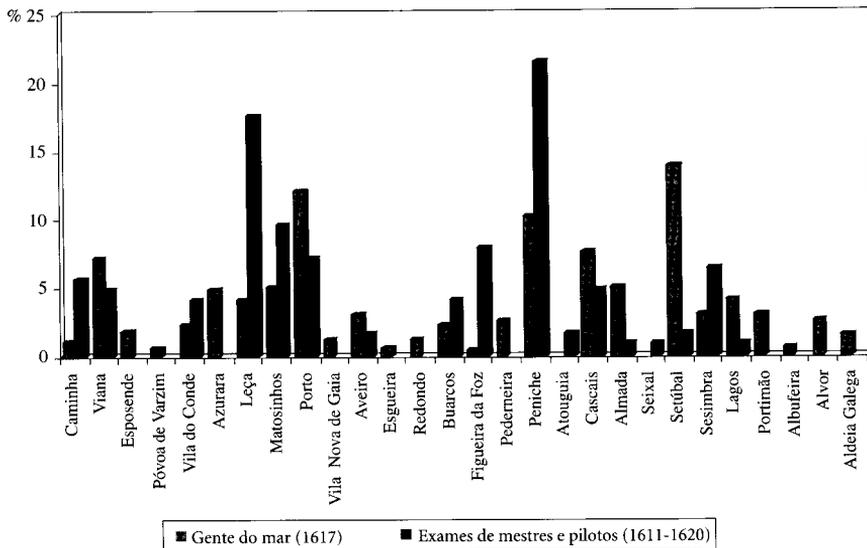
Note-se que, em conjunto, as freguesias marítimas do Porto, acrescidas de Matosinhos e Leça, somam 21% da totalidade dos homens do mar matriculados, cabendo ao Porto 12%, 4,1% a Leça e 4,9% a Matosinhos. Desta forma a cidade e portos anexos parece integrar o grupo dos portos que, apesar da crise ultramarina de que falámos, se mantêm activos e em projecção manifesta, como ocorre, de resto, com Viana do Castelo.

A explanação previamente feita tende para duas ideias que se nos afigura pertinente aprofundar, no intuito de lançar alguns tópicos de discussão acerca da evolução cronológica do protagonismo assumido pela região do Porto na globalidade do reino. A primeira incide na conveniência de se diferenciar a composição específica do grupo dos "homens do mar" e a respectiva ponderação no cômputo geral de cada localidade. Com efeito, não é indiferente que, num total dado, 80% sejam marinheiros ou grumetes, ou 40% pilotos ou capitães de armadas, já que a composição interna do grupo assegura, necessariamente, diversas funções e diversos graus e tipos de intervenção de uma localidade dada nas estratégias globais de navegações e comércio ultramarino.

O segundo tópico de reflexão prende-se com a necessidade de se aferir a tese que aponta para a existência de uma crise generalizada vivida pelos núcleos marítimos do reino, em particular desde as décadas finais de quinhentos. Retomemos a hipótese de Jaime Cortesão, segundo o qual, à falência de muitas das estratégias régias, centralizadas em Lisboa, se contrapõe o revigoramento de outros portos do reino, em particular do Norte. Torna-se imperativo aferir esta teoria com o estudo particular e monográfico de cada um desses núcleos. Uma primeira abordagem poderá passar pelo cotejo dos números apresentados nas fontes agora tratadas.

Com efeito, se é certo que as matrículas gerais, de 1617 e de 1620, não estratificam por categorias profissionais os marítimos aí apontados, uma comparação dos dados por elas apresentados com aqueles já tratados a partir dos exames de pilotos no período que medeia 1611 e 1620, poderá fornecer algumas pistas de análise. O confronto dos resultados, envolvendo apenas a primeira década de Seiscentos, período coberto pelas duas fontes, é exposto no apêndice 5 e no gráfico 10 e poderá fornecer algumas achegas complementares.

GRÁFICO 10 – Valores percentuais assumidos por cada porto do reino na matrícula de gente de mar de 1617 e nos exames de mestres e pilotos (1611-1620)



Fonte: Apêndice 5

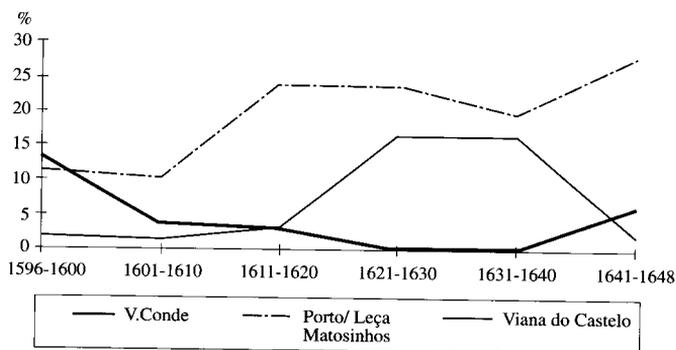
Partindo dos valores percentuais assumidos pelos vários portos do reino considerados nas duas fontes, é perceptível a diversa representatividade de algumas localidades quando se trata de cálculos gerais de homens do mar, ou apenas de nomeação de mestres e pilotos. Esta observação é válida para a cidade do Porto, mas também para Vila do Conde, Caminha, Leça, Figueira da Foz, Peniche, Setúbal ou Sesimbra, para referirmos apenas os casos de desfasamentos mais notórios. Desta forma, enquanto nuns a ponderação é favorável à nomeação de pilotos, noutros, como no caso da cidade do Porto, constata-se, de maneira algo paradoxal, que o número de mestres e pilotos nomeados é bem menos representativo, no total, do que o número global de agentes de navegação, ao contrário do que ocorre com

Leça ou Matosinhos, o que parece sugerir que nestas localidades o número de marítimos dos segmentos superiores parece estar em ascensão, conferindo a estas comunidades um carácter mais especializado em termos de saber e desempenhos náuticos.

Esta constatação é igualmente válida para outros portos do reino. Veja-se, a título de exemplo, o que ocorre em Viana, em que aos 7,1% de homens do mar se contrapõem apenas 4,8% no que se refere a mestres e pilotos, em Vila do Conde (2,2% versus 4%) ou Sesimbra e Setúbal. Segundo os números cotejados, torna-se notório que o estatuto de viveiro de mareantes assumido por Setúbal dificilmente é acompanhado pelo número de mestres e pilotos que integra, enquanto em Sesimbra parece acontecer o inverso. Um confronto dos dados apurados para o Porto, Leça e Matosinhos dever-nos-à levar a reflectir sobre os perfis diferenciais das respectivas comunidades náuticas e, a confirmar-se o quadro aqui traçado, a reflectir sobre os motivos que levam técnicos de navegação credenciados, porventura também proprietários de embarcações, a fixarem residência nestas localidades em detrimento da cidade. São conhecidas as explicações relativas à difícil navegabilidade do Douro e entrada na barra, as quais deverão ser complementadas com aquelas que se prendem com um sistema tributário e de encargos concelhios porventura menos pesados nessas outras localidades.

Centremos, de seguida, a nossa análise no segundo tópico de reflexão: as distintas tendências assumidas, mesmo em tempos de crise, pelos diversos portos de Entre-Douro-e-Minho. Fá-lo-emos, de novo, a partir da análise dos dados referentes a exames e nomeações de mestres, pilotos e sotapilotos entre 1596 e 1648. Uma mera projecção gráfica dos dados referentes a Vila do Conde, Viana e ao núcleo marítimo de Porto/Leça/Matosinhos evidencia a diversidade dos ritmos de crescimento traçados. O gráfico 11 manifesta a evolução da representatividade percentual, no universo do reino, do número de náuticos examinados naturais de portos de Entre-Douro-e-Minho.

GRÁFICO 11 – Náuticos de Entre-Douro-e-Minho. Evolução da sua representatividade.



Fonte: POLÓNIA, 1995: Anexo A.

Com efeito, enquanto o burgo vilacondense apresenta uma linha evolutiva de sentido claramente descendente, ainda que apontando para uma eventual recuperação apenas a partir da década de 40, constatação que em tudo se articula com os estudos até agora efectuados em torno da comunidade náutica dessa vila²³, os restantes portos evidenciam destinos

²³ POLÓNIA, 1999, I: 397-473.

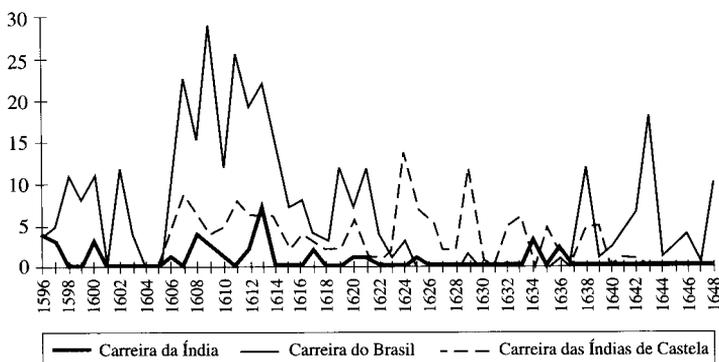
diversos. Veja-se o que acontece em Viana, de despertar tardio, mas de projecção assinalável, em particular desde 1621, ou com o complexo de portos que rodeiam a cidade do Porto, os quais parecem não só manter, mas também aumentar o seu protagonismo em décadas que são, em Vila do Conde, de declínio manifesto.

Conjunturas nacionais globais não explicam já as tendências assinaladas, em particular se considerarmos que o vigor dos portos atrás referidos (Viana e Porto) se deve, em grande medida, às suas ligações com o Brasil, que vive nestas décadas tempos de crise aguda. A inserção num mesmo complexo geográfico parece não responder também à questão, se atendermos à diversidade de tendências apuradas para portos tão próximos como Viana e Vila do Conde. Importa averiguar, entre os itinerários comerciais da cidade do Porto, que outros rumos compensam a crise mercantil da rota do açúcar brasileiro, ou que estratégias permitem iludir a instabilidade de navegação e comércio com esse mesmo espaço ultramarino. Uma possibilidade é a de que essa vitalidade possa passar, pelo menos em parte, pelas articulações comerciais com as Índias de Castela. Avaliemos esta matéria a partir da análise das rotas de navegação para que eram examinados os náuticos dos portos em estudo.

3. ROTAS DE NAVEGAÇÃO ULTRAMARINA – UMA APROXIMAÇÃO

Atentemos de que modo as opções do núcleo Porto/ Leça/ Matosinhos se constituem como peculiares no contexto nacional. O enfoque é viabilizado pelo mesmo corpo documental – o das cartas de exame de técnicos de navegação, já estudado, cujos resultados aqui nos permitimos relembrar enquanto índices representativos das tendências de navegação dominantes. Da apresentação dos dados estatísticos e gráficos publicados em estudo anterior²⁴, retenhamos aqueles que oferecem leituras comparativas com os que agora apresentamos para o universo específico em estudo. O gráfico 12 concretiza uma primeira aproximação a esta questão.

GRÁFICO 12 – Distribuição das nomeações por carreiras - Totais anuais



Fonte: POLÓNIA, 1995: Anexo A

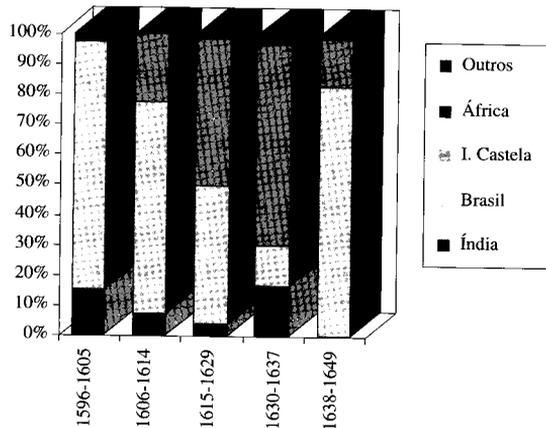
Convém, em primeiro lugar, reflectir sobre a evolução, a nível nacional, da carreira da Índia. A alteração gradual do contexto em que vive, nesse período de tempo, o império por-

²⁴ POLÓNIA, 1995.

tuguês, condicionado por circunstâncias que limitam a sua pujança, seja no Brasil, seja no Oriente, explica, sem dúvida, o declínio manifesto dessa carreira, já evidenciado em outros trabalhos sobre esta matéria²⁵. São, de resto, numerosos, os indícios que documentam as preocupações do poder central suscitadas por esse declínio.

Note-se, em segundo lugar, que o peso atingido pelas carreiras que têm como destino final o Brasil assume valores sem equivalência em qualquer dos outros itinerários, com uma única excepção no período de 1630-1637, como se pode constatar também no gráfico 13. Se tivermos, ainda, em consideração que, na sua maior parte, ainda que não na totalidade, as nomeações para a carreira de Índias de Castela e Rio da Prata pressupõem escalas no Brasil, os itinerários que abrangem, isolada ou cumulativamente, os percursos que ligam o Continente, através das Ilhas, à África e ao Brasil, exibem, para todo o período considerado (1596-1648) o valor de 92,5%.

GRÁFICO 13 – Distribuição cronológica dos exames por carreiras - Leitura percentual



Fonte: POLÓNIA, 1995: Anexo A.

É certo que a carreira das Índias de Castela tende a superar a do Brasil, mas apenas em 1615-29 (66 nomeações contra 62 do Brasil) e, de forma mais notória, em 1630-1637 (20 nomeações contra apenas 4 do Brasil), sendo ainda de assinalar o facto de apenas nas décadas de 20 e 30 se verificarem nomeações para percursos que, passando por África e Índias de Castela, excluem o Brasil: 4 registos em 1621-30 e 6 em 1631-40. A instabilidade vivida nesta colónia portuguesa em consequência das investidas sucessivas dos holandeses, que culminam com a invasão de Pernambuco em 1630, poderá ser apontada como explicação provável para o facto. Note-se que estes números têm enquadramento legal num contexto de união dinástica, ao possibilitar o exame e a nomeação de náuticos, a partir de Lisboa, para essa carreira marítima espanhola, de resto tão calcorreada por navios portugueses em rotas de tráfico de escravos.

²⁵ Vd., entre outros, VASCONCELOS, 1960; AMES, 1991: 7-27; LOPES; FRUTUOSO; GUINOTE, 1992.

Distribuição das nomeações por núcleos de portos

GRÁFICO 14 – Carreira da Índia

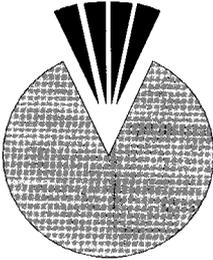


GRÁFICO 15 – Carreira do Brasil

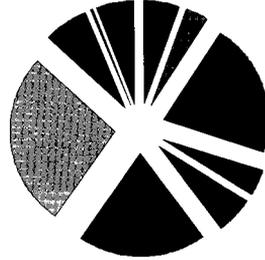
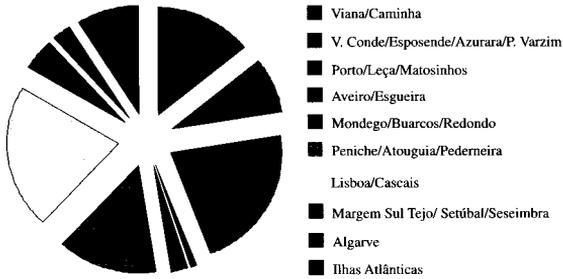


GRÁFICO 16 – Carreira das Índias de Castela

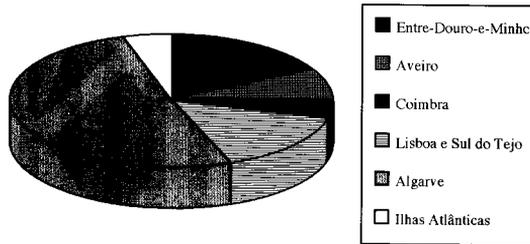


Fonte: POLÓNIA, 1995: Anexo A

O quadro que no âmbito local pudemos traçar para os portos em estudo evidencia tendências que parecem coincidir com este jogo de prevalência das rotas do Brasil e das Índias de Castela: em primeiro lugar, pelos valores assumidos pela ponderação percentual de cada uma delas: o Brasil absorve cerca de 68,2% das nomeações destes portos, correspondentes a 73 nomeações, o mais elevado número identificado, por portos, para esta carreira, ao passo que as Índias de Castela não cativam mais do que 32 nomeados (30% do total), e a Índia apenas um piloto examinado, como se pode ver nos gráficos 14, 15 e 16. Este panorama não é, todavia, em tudo idêntico na globalidade dos portos de Entre-Douro-e-Minho, chegando Viana a Caminha a totalizar um número maior de examinados para a carreira das Índias de Castela do que para o Brasil (21 face a 19 exames, correspondente a 52,5% do total), e apresentando Vila do Conde /Azurara um número quase paritário (12 para as Índias de Castela face a 13 para o Brasil, assumindo as Índias espanholas um total de 44,4% de nomeações). Neste contexto, destaca-se a notória e determinante apetência, sem oscilações cronológicas, dos portos da cidade do Porto, Leça e Matosinhos, pela carreira do Brasil, sem paralelo com as nomeações para a carreira que lhe é concorrente neste período de tempo: a das Índias de Castela.

Este quadro, aferido a partir das instâncias de creditação nacional e para o período de 1596-1648, pode ser cotejado com aquele traçado a partir dos exames feitos em Sevilha a pilotos portugueses, entre 1574 e 1650, mantendo-se também neste os náuticos da cidade do Porto tendencialmente alheios a qualquer apetência por essa carreira. Os dados que apurámos no Arquivo das Índias reportam-se a exames de pilotos efectuados pela Casa da Contratação de Sevilha e sua creditação para os vários circuitos marítimos das Índias de Castela.

GRÁFICO 17 – Pilotos portugueses examinados pela Casa de Contratação de Sevilha (1574-1650)



Fonte: AGI – Contratación, leg. 5783

Neste contexto de examinação de náuticos, em que, entre os estrangeiros, Itália surge com 8 nomeações, e a Flandres com apenas uma, destaca-se a presença de pilotos portugueses, em número total de 41, correspondente a cerca de 5% do total dos 851 técnicos recenseados²⁶. Destes, aqueles que são naturais do Algarve apresentam, só por si, 51% das menções, somando os náuticos naturais de Entre-Douro-e-Minho, Aveiro e Coimbra 29% e os de Lisboa e Sul do Tejo cerca de 15%, enquanto os naturais das Ilhas Atlânticas somam 5%. De todos estes, apenas 1 é natural da cidade do Porto.

Da breve análise dos dados compulsados parece resultar inequívoca a preponderância da apetência, em termos de rotas de navegação, dos náuticos do núcleo Porto/ Leça/ Matosinhos por uma carreira – a do Brasil, que igualmente catalizava de forma maioritária os investimentos mercantis da cidade do Porto. Isto é, estes dados parecem comprovar a tese que anteriormente defendemos: a de que a logística naval da cidade e burgos marítimos anexos (Leça e Matosinhos) responde, de forma particular, às solicitações comerciais da urbe, e é por elas directa e explicitamente condicionada. Facto que se pode aferir, quer pelo perfil volumétrico da frota naval, quer pelas vocações, em termos de carreiras marítimas, dos náuticos daí naturais.

Neste domínio, os técnicos de navegação apresentam-se tendencialmente indiferentes aos apelos de outras carreiras, em particular a da Índia e da África, dirigidas por outras instâncias e interesses – os da coroa e da comunidade mercantil de Lisboa, e vocacionados, em particular, a dar resposta às necessidades criadas pelos interesses e as apostas da comunidade mercantil da urbe portuense. Esta parece tê-los orientado de forma massiva, para a carreira do Brasil, não desprezando embora a das Índias de Castela, de acordo com as articulações comerciais com as armações de escravos, organizadas também com esse destino.

De igual modo, as tendências que pudemos constatar em termos de evolução na diacronia parecem corresponder ao aumento do protagonismo mercantil da urbe, mesmo em relação a Lisboa e em tempos considerados de crise declarada a nível nacional. Assim, enquanto se assiste à perda de dinamismo e importância de outros portos, mesmo de Entre-Douro-e-Minho (veja-se o caso de Vila do Conde), a cidade do Porto, a par, de resto, de Viana do Castelo, vê os seus contingentes em crescimento. Mesmo quando a tendência das

²⁶ AGI - Contratación, leg. 5783. Este é um cômputo global que corresponde a uma primeira abordagem da fonte, a qual comporta registos de exames efectuados até 1717. Um mais rigoroso e aprofundado tratamento dos dados será apresentado num outro lugar.

nomeações de náuticos conhece conjunturas negativas, condicionadas pelos contextos de navegação internacionais, e pelo descalabro efectivo da teoria e *da praxis* do "mare clausum", a ponderação da comunidade de náuticos portuense aumenta na globalidade do reino, ainda que em articulação com uma rota em particular: a do Brasil.

De notar ainda aquilo que a documentação evidencia desde a década de 50: a maior importância dos portos de Leça e Matosinhos como núcleos de apoio logístico á cidade do Porto, a ponto de excederem, em número de embarcações e de náuticos, os contingentes da cidade do Porto. Importará aferir, na longa duração, essa tendência, e explicá-la à luz dos contextos da história local e regional...

APÊNDICE 1 Distribuição anual de pagamento de avarias em Antuérpia

Anos	Viana	Póvoa	V. Conde	Azurara	Leça	Matosinhos	Porto	Aveiro	Buarcos	Mondego	Lisboa	Belém	Barreiro	Setúbal	Alcácer do Sal	Lagos	V.N. Portimão	Tavira	Sem menção
1535		1																	5
1536	1		3				1				2								18
1537		1	4																27
1538			4																9
1539			6	1							1								17
1540			7	1			2												11
1541			5				2							1		1			5
1542			7	1			5				4		1			1			4
1543	3	1	12	2			8		1		2		1		1				
1544	1	2	10	1	1		4				5		1					1	5
1545			7	2			3												2
1546	1		12	2	1		4	1											5
1547	2	3	12	1			3				1								5
1548	1		12	2	1		1											1	5
1549			9	1			1												1
1550	1		6				3			1	1								
1551			3																
Sub-Total	10	8	119	14	3	2	37	1	1	1	16		3	1	1	2	1	2	114
1565			7	2			2				1								5
1566			1				1				1								1
1567			4	1			1				2	1							
1568	2		7	1		1	1												
1569																			
1570								1					1						1
Sub-Total	2		19	4		4	5	1			4	1	1					1	6
TOTAL	12	8	138	18	3	4	42	2	1	1	20	1	4	1	1	2	1	3	120

Fonte: IAN/TT – FPA, lv. 1 e 4

APÊNDICE 2 Recenseamento de embarcações em 1552 (Quadro-síntese)

Tonelagens	Esposende		V. Conde		Azurara		Porto		Matosinhos		Leça		Aveiro		Total		
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	
< 40 t.	23	82,1	2	4,4	3	23,1	1	6,2			1	2,2	1	1,4	31	12,7	
40-69 t.	2	7,1	10	22,2			3	18,8	3	11,1	14	30,4	39	55,7	71	29	
70-99 t.	3	10,7	6	13,3			6	37,5	14	51,9	12	26,1	10	14,3	51	20,8	
100-129 t.			5	11,1	3	23,1	2	12,5	10	37	15	32,6	10	14,3	45	18,4	
>= 130 t.			21	46,7	7	53,8	3	18,8			4	8,7	10	14,3	45	18,4	
S/ Menção			1	2,2			1	6,2							2	0,8	
Total	28	100	45	100	13	100	7	100	27	100	46	100	70	100	245	100	
% em relação ao total			11,4		18,4		5,3				11		18,8		28,6		100
Tonelagem total	971 t.	4,8	4895 t.	24,4	1670 t.	8,3	1300 t.	6,5	2305 t.	11,5	3790 t.	18,9	5110 t.	25,5	20041 t.	100	
Tonelagem média	34,7 t.		111,3 t.		128,5 t.		86,7 t.		85,4 t.		82,4		73 t.				

Fonte: IAN/TT – CC, I Parte, mç. 87, doc. 114 e 115; II Parte, mç. 143, doc. 10. Publ. AZEVEDO, Pedro de — *A marinha mercante do Norte de Portugal em 1552*. «Arquivo Historico Portuguez», 1904, Vol. II, p. 243-253 e *Defesa da navegação em Portugal contra os Franceses em 1552*. «Arquivo Historico Portuguez», vol. VI, p. 166-167.

APÊNDICE 3
Frota do reino com registo em
Antuérpia. (1535-1551)
Distribuição de efectivos
por toneladas

Localidades	Nº de efectivos com indicação de tonelagem	1535-39	1540-44	1545-51
Viana	8	96 t.	72-99 t.	43-126 t.
Póvoa de Varzim	7	108 t.	75-98 t.	100-146 t.
V. Conde	109	60-100 t.	48-128 t.	38-200 t.
Azurara	13	66 t.	76-96 t.	72-180 t.
Porto	28	48-72 t.	20-120 t.	43-200 t.
Leça	3		48-48 t.	72-92 t.
Mondego	1			77 t.
Buarcos	1		60 t.	
Lisboa	16	52-72 t.	62-108 t.	123-132 t.
Barreiro	3		80-115 t.	
Setúbal	1		72 t.	
Alcácer do Sal	1		62 t.	
Lagos	1		84 t.	
V. N. Portimão	1			69 t.
Tavira	2		66 t.	130 t.

Fonte: IAN/TT - FPA, lv. 1.

APÊNDICE 4
Frota naval do reino
com registo
em Antuérpia.
Distribuição
cronológica por
intervalo de
tonelagem

Localidades	Intervalos de tonelagem	1535-1540	1545-1540	1544-1551	Total	
					Nº	%
Viana	< 40 t.					
	40-69 t.			3	3	37,5
	70-99 t.	1	2	1	4	50
	100-129 t.			1	1	12,5
	130 t.					
Sub-Total		1	2	5	8	100
V. Conde Azurara P. Varzim	< 40 t.			1	1	0,8
	40-69 t.	3	10	4	17	13,2
	70-99 t.	14	29	20	63	48,8
	100-129 t.	3	7	18	28	21,7
	> 130 t.			20	20	15,5
Sub-Total		20	46	63	129	100
Porto / Leça	< 40 t.		1		1	3,2
	40-69 t.	2	5	3	10	32,3
	70-99 t.	1	7	5	13	41,9
	100-129 t.		3	1	4	12,9
	> 130 t.			3	3	9,7
Sub-Total		3	16	12	31	100
Mondego/Buarcos	< 40t.					
	40-69 t.		1			50
	70-99 t.			1		50
	100-129 t.					
	> 130 t.					
Sub-Total			1	1		100
Lisboa/Sul do Tejo	< 40 t.					
	40-69 t.	2	4		6	30
	70-99 t.	1	6		7	35
	100-129 t.		5	1	6	30
	> 130 t.			1	1	5
Sub-Total		3	15	2	20	100
Lagos Tavira V. N. Portimão	< 40 t.					
	40-69 t.		1	1	2	50
	70-99 t.		1		1	25
	100-129 t.					
	> 130 t.			1	1	25
Sub-Total			2	2	4	100

Fonte: IAN/TT - FPA - lv. 1

APÊNDICE 5
Recenseamento de
homens do mar (1617) e
de pilotos (1611-1620).
Leitura comparativa

Localidades	Censo de Homens do Mar		Exame de Pilotos	
	1617	%	1611-1620	%
Caminha	62	1	7	5,6
Viana	437	7,1	6	4,8
Esposende	110	1,8		
Póvoa de Varzim	32	0,5		
Vila do Conde	135	2,2	5	4
Azurara	297	4,8		
Leça	256	4,1	22	17,5
Matosinhos	303	4,9	12	9,5
Porto (Cidade/ Ouro/ Miragaia / Massarelos/ S. João da Foz)	742	12	9	7,1
Vila Nova de Gaia	76	1,2		
Aveiro	177	2,9	2	1,6
Esgueira	30	0,5		
Redondo	71	1,1		
Buarcos	139	2,2	5	4
Figueira-Tavarede	26	0,4	10	7,9
Pederneira	157	2,5		
Peniche	628	10,2	27	21,4
Atouguia			2	1,6
Cascais	463	7,5	6	4,8
Almada	304	4,9	1	0,8
Seixal			1	0,8
Setúbal	850	13,8	2	1,6
Sesimbra	180	2,9	8	6,3
Lagos	251	4,1	1	0,8
Portimão	178	2,9		
Albufeira	29	0,5		
Alvor	154	2,5		
Aldeia Galega	92	1,5		
TOTAL	6179	100	126	100

Fontes: AGS - Secretarias Provinciais, 1552, fl. 458 e 553-553v. Publ. SILVA, 1979, p. 333-334; POLÓNIA, 1995: Anexo A

Siglas e Abreviaturas

AGI – Arquivo Geral das Índias

AGS – Arquivo Geral de Simancas

CC – Corpo Cronológico

FPA – Feitoria Portuguesa de Antuérpia

IAN/TT – Instituto dos Arquivos Nacionais/ Torre do Tombo

NA – Núcleo Antigo

cf. – conforme

cit. – citado por

cx. – caixa

doc. – documento

- fl.* – fólio
leg. – legajo
lv. – livro (s)
mç. – maço
ms. – manuscrito
p. – página (s)
publ. – publicado por
v. – verso
vd. – vide
vol. – volume (s)

BIBLIOGRAFIA

- AMES, Glenn Joseph, 1991 – *The Carreira da Índia. 1668-1682: Maritime Enterprise and the quest for stability in Portugal's Asian Empire*. "The Journal of European Economic History", Vol. 20, nº 1, p. 7-27.
- AZEVEDO, Pedro de, 1904/1908 – *A marinha mercante do norte de Portugal em 1552*. "Arquivo Histórico Português", Vol. IV, p. 243-253 e Vol. VI, p. 166-167.
- BARROS, Amândio Jorge Morais, 1991 – *A confraria de S. Pedro de Miragaia do Porto no século XV*, Porto (Dissertação de mestrado policopiada).
- BARROS, Amândio Jorge Morais, 1997 – *Barcos e gentes de mar no Porto (séculos XIV-XVI)*. "Revista da Faculdade de Letras. História", Porto, II Série, Vol. XIV, p. 167-230.
- COSTA, Leonor Freire, 1997 – *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a rota do Cabo, Cascais, Patrimónia*.
- FERREIRA, Ana Maria, 1995 – *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*, Redondo, Patrimonia Histórica.
- LOPES, António; FRUTUOSO, Eduardo; GUINOTE, Paulo, 1992 – *O movimento da carreira da Índia nos séculos XVI e XVII*, Lisboa (Separata da Revista Mare Liberum, nº 4).
- MAURO, Frédéric, 1989 – *Portugal, o Brasil e o Atlântico (1570-1670)*, 2 vols., Lisboa, Editorial Estampa.
- POLÓNIA, Amélia, 1995 – *Mestres e pilotos das carreiras ultramarinas (1596-1648)*. "Revista da Faculdade de Letras. História", Porto, II Série, Vol. XII, p. 271-353.
- POLÓNIA, Amélia, 1999 – *Vila do Conde. Um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*, 2 vols., Porto (Dissertação de doutoramento policopiada).
- SILVA, Francisco Ribeiro da, – *O curso inglês e as populações do litoral lusitano (1580-1640)* in "Actas do Colóquio Santos Graça de Etnografia Marítima", Póvoa do Varzim, vol. III, p. 311-336.
- SILVA, J. A. Rebelo da, 1867 – *História de Portugal nos séculos XVII e XVIII*, tomo III, Lisboa, Imprensa Nacional
- VASCONCELOS, Frazão de, 1960 – *Subsídios para a história da carreira da Índia no tempo dos Filipes*, Lisboa (Separata do Boletim Geral do Ultramar).