

Amândio Jorge Morais Barros

*Bolseiro da Fundação para a Ciência e a Tecnologia*

## *O Porto e a construção dos navios de Vasco da Gama*

### Resumo

A intenção deste estudo é dar a conhecer o papel da cidade do Porto como um activo centro de construção naval durante os séculos XV e XVI, o qual foi usado pelos reis portugueses para construir embarcações modernas. A grande capacidade dos armadores locais foi decisiva na escolha dos estaleiros do Porto para a construção dos primeiros barcos que viajaram até à Índia, predecessores das naus do século XVI. O objectivo deste trabalho é também retomar e rever um assunto muito debatido desde há muito pelos historiadores portugueses com base em novos documentos.

### Abstract

The intention of this study is to reveal the role of the city of Porto as an active Portuguese centre of shipbuilding during the 15<sup>th</sup> and 16<sup>th</sup> centuries used by the Portuguese kings of that period to build modern ships. The great skill shown by the local shipbuilders must have been decisive in the choice of Porto's dockyards for the constructions of the first vessels which travelled to India, predecessors of the 16<sup>th</sup> century *naus*. The purpose of this paper is also to retake and revise a subject that has long been the object of much debate amongst Portuguese historians based on new documents.

### 1. Introdução

A problemática da viagem de Vasco da Gama, nos diferentes aspectos por ela suscitados, foi objecto de numerosos estudos, realizados por investigadores nacionais e estrangeiros. Os mais recentes e de maior fôlego são os apresentados no IV Simpósio de História Marítima<sup>1</sup> e a biografia do Almirante, da autoria de Luís Adão da Fonseca<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> *IV Simpósio de História Marítima "A Viagem de Vasco da Gama"*, 20-22 de Novembro de 1996. Lisboa: Academia da Marinha, 2002.

<sup>2</sup> *Vasco da Gama. O homem, a viagem, a época*. Lisboa: Comissariado da Exposição Mundial de Lisboa de 1998, 1998.

Entre a revisão da literatura sobre o evento e o exame dos fundamentos sociais, culturais, logísticos e científicos em torno dessa expedição, sobressaem as considerações acerca dos navios que a integraram: analisaram-se informações relativas à sua construção, discutiu-se a questão dos modelos utilizados e retiraram-se consequências para a história da arquitectura naval.

Há, no entanto, elementos importantes para o aprofundamento dos nossos conhecimentos sobre estes navios que têm ficado um pouco à margem do debate historiográfico, e que comprometem, de certa forma, algumas teorias ultimamente desenvolvidas.

O objectivo deste trabalho é recuperar documentação coeva sobre a construção das embarcações que compunham o “núcleo duro” da pequena armada que primeiramente foi à Índia, fornecendo dados que permitam retomar a reflexão sobre o assunto.

## 2. Actividade dos estaleiros navais do Porto nos finais da Idade Média

*“E Como quer que el Rey dō Manuel assi como succedeo nos Reynos a el Rey dō Ioão, assi tãẽ lhe succedeo nos desejos q tinha de descobrir a India: logo aos dous annos de seu Reynado entendeo no seu descobrimẽto, pera que lhe aproueitou muyto as instruções q lhe ficarão del Rey dō Ioão, & seus regimẽtos pera esta nauegação: & mãdou fazer dous nauios da madeira q el Rey dō Ioão mandara cortar. E hũ q era de cẽto & vite toneladas ouve nome sam Gabriel: & outro de cento sam Rafael: & comprou pera ir coestes nauios hũa carauela de cincoenta toneladas a hũ piloto chamado Birrio de q a carauela tomou ho nome. [...] E por quanto nos nauios da armada não podião ir mantimẽtos q abastassem á gẽte dela ate tres annos, cõprou el Rey hũa nao a hũ Ayres correa de Lisboa q era de duzentos toneis, pera q fosse carregada de mãtimẽtos ate a agoada de sam Bras, & ali se despejaria & a queymarião”<sup>3</sup>.*

É com estas palavras que Castanheda descreve as unidades navais que compunham a armada de Vasco da Gama. O debate, como se sabe, tem-se centrado nos navios feitos “de novo”.

Sobre estes, importa fazer uma primeira afirmação: foram construídos na cidade do Porto.

Embora não se trate propriamente de uma novidade, esta circunstância tem passado despercebida à maioria dos investigadores<sup>4</sup>, apesar de existir documentação que relata diversas etapas do processo, nomeadamente quanto aos seus

<sup>3</sup> CASTANHEDA, Fernão Lopes de – *História do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses*, introdução e revisão de M. Lopes de Almeida, vol. I. Porto: Lello & Irmão Editores, 1979, p. 10-11.

<sup>4</sup> Desde 1996 tenho vindo a apresentar documentos sobre este tema – que pretendo sistematizar aqui – em diversos trabalhos (cito apenas *A construção naval portuense nas vésperas da viagem de Vasco da Gama à Índia*, in *Um mercador e autarca dos séculos XV-XVI: o arquivo de João Martins Ferreira*, catálogo da exposição comemorativa da classificação do Porto como Património Cultural da Humanidade. Porto: Arquivo Histórico Municipal, 1996, p. 35-44); por sua vez, COSTA, Leonor Freire – *Naus e galeões na ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*. Cascais: *Patrimonia Historica*, 1997, p. 342-343, confirma essa mesma construção nos estaleiros portuenses.

responsáveis, financiamento, desenvolvimento, origem e aplicação de materiais, permitindo esclarecer alguns aspectos menos conhecidos. Já o veremos.

Tem sido referido com insistência o facto de esta empresa ter sido projectada e encaminhada por D. João II. Sem o contestar (teremos oportunidade de verificar, em seguida, a possibilidade de este governante ter pensado adjudicar ao Porto a empreitada), refira-se, entretanto, como aliás Castanheda deixa bem claro, que a encomenda dos navios partiu da iniciativa de D. Manuel e a sua fábrica terá decorrido fundamentalmente durante o ano de 1496<sup>5</sup>.

A opção pelos estaleiros do Porto não era nova no compromisso estabelecido pelos monarcas relativo à implementação de uma política de fomento naval como recurso essencial do reino. Dotada de um estaleiro organizado em moldes modernos desde meados do século XV, a cidade vivia ainda na ressaca de uma forte expansão da sua frota mercante envolvida, em Quatrocentos, em diversos circuitos marítimos de carácter internacional<sup>6</sup>. Uma frota mercante predominantemente constituída por naus.

Sem pretender entrar aqui na polémica sobre se estas embarcações poderão ser já como as naus quincentistas, sempre direi que será possível encará-las como suas precursoras, num contexto de desenvolvimento da construção naval que terá beneficiado do contacto que a cidade manteve com outras regiões dinâmicas da Europa atlântica, nomeadamente com o espaço cantábrico e com os construtores do país basco.

É importante insistir nesta integração. Os avanços da náutica e da arquitectura naval aconteciam um pouco por toda a extensão da fachada atlântica. Como afirmam Xabier Alberdi e Alvaro Aragón, “imperava uma cultura naval comum, de modo que as inovações que se produziam numa dada comunidade rapidamente se difundiam”<sup>7</sup>.

O desenvolvimento dos circuitos comerciais a longa distância requereu um novo tipo de navio, mais ponderoso. Esse navio foi a *nau*, resultante de uma série de inovações técnicas que responderam eficazmente às exigências da navegação de altura. A expansão das comunicações marítimas permitiu ainda outro progresso decisivo: a adopção da técnica construtiva mediterrânica, de “tabuado liso

---

<sup>5</sup> Provavelmente, entre o início do Verão e os primeiros meses do ano seguinte.

<sup>6</sup> O estudo da organização portuária da cidade do Porto e da evolução da sua frota mercante foi objecto da minha dissertação de doutoramento (*Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*. 2 vols. Porto: Faculdade de Letras, 2004). Acerca da modernidade do ancoradouro refira-se, essencialmente, a separação deliberada e organizada dos espaços de carga e descarga dos de construção naval propriamente ditos, em curso desde a construção do primeiro cais de atracagem de navios em meados do século XV.

<sup>7</sup> ALBERDI LONBIDE, Xabier; ARAGÓN RUANO, Alvaro – *La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media*, in “Itsas. Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco”, vol. 2 (*La construcción naval en el País Vasco*). Donostia-San Sebastián: Museo Naval, 1998, p. 25.

no cavename em esqueleto de balizas”<sup>8</sup>, operando-se, entre os séculos XIII e XV, uma síntese da qual resultou a construção de navios de maior volumetria nos quais foi forçoso introduzir mais mastros. Desta síntese construtiva e funcional, sobretudo divulgada no “oceano ibérico”, em particular na área setentrional, resultou, em definitivo, o estabelecimento de navios eficazes como as naus<sup>9</sup>.

A documentação medieval portuense regista uma clara integração da cidade nesta dinâmica. Fundamentalmente comercial, a frota reflecte a indispensabilidade de meios marítimos deste tipo. E disso deriva um “saber fazer” consolidado, que despertará o interesse de entidades responsáveis pela condução da política marítima.

Temos assim:

- Grande representatividade das naus na frota mercante do Porto<sup>10</sup>. A esse panorama não é alheia a frequência com que os mercadores e navios da cidade frequentam os espaços económicos do NW europeu (desde a alta Idade Média) e do Mediterrâneo (desde o século XIV);

- Reconhecimento da importância do estaleiro da cidade, no areal de Miragaia, expressa nas encomendas régias de naus a partir de meados do século XV. Estes pedidos, nos quais devemos enquadrar a construção dos navios de Vasco da Gama, acompanhados por encomendas de mercadores lisboetas que armam para a Índia, prosseguirão até ao início dos anos vinte do século XVI, altura em que os estaleiros de Lisboa passam a garantir praticamente em exclusivo o fornecimento de navios à *rota do Cabo*;

- Esta capacidade não passava despercebida. Relatório de Cà Masser à Senhora de Veneza em 1506: “as naus na sua maioria vêm de Biscaia e Flandres, e muitas poucas se fazem cá; e essas poucas, no Porto”<sup>11</sup>. Ou seja, a abrir o século, ainda se sentiriam deficiências a este nível, apenas colmatadas pela produção portuense e por eventuais compras de naus na Biscaia<sup>12</sup>;

<sup>8</sup> BARKER, Richard – “Construção naval (séculos XV-XVI), in *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses*, direcção de Luís de Albuquerque e coordenação de Francisco Contento Domingues, vol. I. S. I.: Editorial Caminho, 1994, p. 286.

<sup>9</sup> E as caravelas. Sobre este assunto, ver o estudo de Xabier Alberdi e Alvaro Aragón citado na nota 7, p. 28, bem como o trabalho de CASADO SOTO, José Luis – *Aproximación a la tipología naval cantábrica en la primera mitad del siglo XVI*, in “*Itsas. Memoria...*”, vol. citado, p. 169.

<sup>10</sup> As embarcações do século XV que até ao momento referenciei distribuem-se da seguinte forma: 23 naus, 7 caravelas, 5 barinéis e 5 navios.

<sup>11</sup> *Relazione de Lunardo da Chá Masser*, 1506, ed. de PERAGALLO, Prospero – *Carta de el-rei D. Manuel ao Rei Cathólico, e em apêndice a Relação de Chá Masser*. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1892, p. 10, citado por BARATA, João da Gama Pimentel – “Os navios”, in *Estudos de arqueologia naval*, vol. I. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1989, p. 206.

<sup>12</sup> O que também não era novidade e já teria sido solução conhecida do próprio Príncipe Perfeito; no “Conselho da entrada em Castella em Estremoz”, para além da aquisição de armamento e pólvora na Flandres, “[...] que se também não ouuer de hir a Castella deue de fazer fundamento de fazer ou hauer comprada de Biscaja hũa grossa e boa nao, e hum par d especiaes barinees pera guarda emparo e defensão de seus Rejnos a qual nao e dous barinees poderão custar ata des mil coroas”. CHAVES, Álvaro Lopes de – *Livro de apontamentos* (1438-1489), introdução e transcrição de Anastácia Mestrinho Salgado e Abílio José Salgado. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1983, p. 59-60.

- Finalmente, a aposta régia na formação de um grande estaleiro para fornecimento da rota indiana em Lisboa é tributária de uma transferência sistemática dos melhores carpinteiros da cidade do Porto para a *Ribeira das Naus* de Lisboa. Esta foi iniciada na segunda metade do século XV, acelerada por D. João II e complementada por D. Manuel a quem coube o papel decisivo neste processo, continuado ainda com as célebres “levas” de carpinteiros dos estaleiros de Entre Douro e Minho do tempo de D. João III<sup>13</sup>.

As escassas referências documentais à tonelagem das naus portuenses falam em embarcações que chegam a ultrapassar as 180 toneladas. O perfil da frota, tanto em relação aos modelos como quanto à sua tonelagem, resulta, como se disse, de uma opção dos armadores no investimento em meios de transporte, colocando-os ao serviço de comunidades mercantis de dentro e de fora do reino. Uma opção que não terá continuidade no século XVI. Diga-se que, em Quinhentos, altura em que a nau, inclusivamente, perde a primazia para o *navio*, tipo difícil de definir, a tonelagem média dos mercantes da cidade oscila entre as 80 e as 150 toneladas<sup>14</sup>.

D. João II terá obtido confirmação das potencialidades dos estaleiros portuenses aquando da sua estadia na cidade entre o final de 1483 e o início de 1484. Terá, inclusivamente, assistido à fase final dos trabalhos de construção de uma nau para o duque de Bragança. De uma nau que o próprio monarca viria a utilizar pouco depois de esta ter sido lançada à água, no transporte de cantaria lavrada no Porto para o calcetamento da rua Nova de Lisboa<sup>15</sup> e, mais tarde, no trato de couros com o Levante<sup>16</sup>.

Em 1489, os mesmos estaleiros de Miragaia, respondendo a um pedido do rei, concluíram uma “nau grande”, que sabemos ter sido utilizada no mesmo comércio de couros, ao qual a coroa dedicava grande atenção<sup>17</sup>.

<sup>13</sup> Acompanhe-se o essencial deste processo em COSTA, Leonor Freire – *O. c.*, p. 270-271, 276.

<sup>14</sup> Trata-se de uma evolução complexa, impossível de analisar neste trabalho. Em linhas gerais, refira-se que ela depende, em grande medida, de uma aposta em circuitos explorados directamente – por exemplo, as rotas das Ilhas e do Brasil – deixando a função transportadora para outras frotas, por exemplo, para a de Vila do Conde. Ver, a este propósito, o estudo de POLÓNIA, Amélia – *O Porto nas navegações ultramarinas quinhentistas. Embarcações e náuticos*, in “Revista da Faculdade de Letras – História”, III série, vol. I. Porto, 2000, p. 29-52.

<sup>15</sup> GONÇALVES, Iria – “Uma realização urbanística medieval: o calcetamento da rua Nova de Lisboa”, in *Um olhar sobre a cidade medieval*. Cascais: Patrimonia Historica, 1996, p. 127-128.

<sup>16</sup> Carta régia ao Porto, de Santarém, 8 de Abril de 1487, esclarecendo que, não obstante a sua apresentação, ninguém possa carregar couros para fora senão na nau do duque de Bragança seu primo, visto resolver não mandar a sua nau *S. Cristóvão*. Arquivo Histórico Municipal do Porto (=AHMP) – *Vereações*, liv. 5, fl. 61v.

<sup>17</sup> De Tavira veio ao Porto uma “Reposta ao porto sobre as confirmaçoens e coyros e trelados das Inquiriçoens e inventairos que estem em uma arca da camara com çertas chaues”, datada de 18 de Setembro de 1489: “[...] It. quamto ao que nos Requiriees que Mamdemos al... Coiros aos mercadores etc. A Nos praz que somemte ... E os posam carregar na nao grande que se nessa çidade fez ... nom em outra alguuma e no mays que se garde nossa hordenança”. *Livro antigo de cartas e provisões dos senhores reis D. Afonso V, D. João II e D. Manuel I do arquivo municipal do Porto* (prefácio e notas de Artur de Magalhães Basto). Porto: Câmara Municipal do Porto/Gabinete de História da Cidade, 1940, p. 133.

Considerando a terminologia utilizada para a definir, *nau grande*, bem como a data em que ela foi feita, é provável que esta seja a nau que tem sido identificada com a *S. Cristóvão*, na qual o rei costumava mandar transportar os couros<sup>18</sup>, a nau que Garcia de Resende descreve como sendo “de mil toneis, a mais forte, e melhor acabada, e a mayor, que ate entam fora vista, de tam grossa, forte, e basta liança, e tam grosso tavoado, que a artilharia a não podia passar”<sup>19</sup>.

Recapitulando: durante a década de oitenta do século XV, o rei podia contar com, pelo menos, três naus de grande porte, a nau do duque de Bragança, construída entre 1483 e 1484, a nau *S. Cristóvão*, no activo em 1486, e a *nau grande*, acabada por volta de 1489. Destas, pelo menos duas foram feitas no Porto.

Estes factos reforçam a ideia de Hernâni Amaral Xavier, segundo a qual, D. João II desfrutava de um poderio naval que não deve ser subestimado e que este monarca se encarregou de reforçar com a integração de novas e modernas unidades<sup>20</sup>. E, numa altura em que a *Ribeira das Naus* era ainda um projecto à espera de um grande e decisivo estímulo que claramente o impulsionasse, tinha à disposição, no Porto, um estaleiro apto a satisfazer as suas exigências.

Parte desse esforço de modernização naval poderia ter sido efectuado a pensar num eventual empreendimento expansionista até ao Índico. Porém, salvo as crónicas, e um ou outro indício, não há, até ao momento, nenhuma prova documental de que isso tenha acontecido. O que não significa que essa possibilidade deva ser de todo descartada. Contudo, a concretização deste plano deveu-se ao seu sucessor.

### 3. A construção dos navios de Vasco da Gama

Com o trono, D. Manuel herdou uma frota, eventualmente um projecto de construção de novas embarcações e, porventura, a própria madeira para as fazer. Castanheda, como já vimos, conta-nos que D. João II, “determinado de prosseguir este descobrimento”, mandou fazer dois navios “e a madeira de q se auião de fazer foy mãdada cortar per hũ Ioão de Bragãça moço do môte q foy védor desta obra, & foy leuada a Lisboa no anno de mil & ccccxciiij”<sup>21</sup>. Não posso afirmar que tenha havido aqui um lapso na leitura do manuscrito original.

<sup>18</sup> XAVIER, Hernâni Amaral – *As caravelas de Bartolomeu Dias e as naus de Vasco de Gama*, in *IV Simpósio de História Marítima...*, citado, p. 132.

<sup>19</sup> RESENDE, Garcia de – *Crónica de D. João II* (reprodução fac-similada da nova edição conforme a de 1798, incluindo ainda a sua *Miscelânea*), prefácio de Joaquim Veríssimo Serrão. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1973, p. 214. Sabendo-se que, nesta data, a nau *S. Cristóvão* já estava no activo há, pelo menos, três anos, é natural que o cronista fizesse outro tipo de descrição. Refira-se que a cidade do Porto, com autorização do rei, chegou a carregar nesta nau grande dois mil couros para o Levante. A sua construção é também referenciada em OLIVEIRA, Aurélio de – *Nos rumos da modernidade*. Porto: Faculdade de Letras, 1999, p. 207.

<sup>20</sup> *O. c.*, p. 130 e 132.

<sup>21</sup> CASTANHEDA, Fernão Lopes de – *o. c.*, p. 10.

No entanto, gostaria de ver confirmado o nome do moço do monte. Isto porque sabemos que um dos responsáveis pelo acompanhamento da obra dos navios, no Porto, foi João de Braga que, pouco depois, em 1502, desempenhava o cargo de mestre dos carpinteiros da ribeira do Porto<sup>22</sup>.

Quanto à madeira, também se admite a possibilidade de a mesma ter vindo de Lisboa para o Porto mais de um ano depois de ter sido cortada. O que não seria problema. Pelo contrário. Estaria seca e devidamente preparada para o trabalho dos carpinteiros.

O vaivém de materiais de construção naval entre Lisboa e Porto, e vice-versa, foi uma constante durante a Idade Média e a Época Moderna e os circuitos de transporte encontravam-se francamente experimentados nesta altura para que tal facto não causasse qualquer tipo de problema. O mesmo viria a acontecer, já os trabalhos iam avançados, com o fio, enviado de Santarém para ser transformado nas cordoarias do Porto.

Se a leitura das crónicas e as interpretações que delas se fizeram podem suscitar algumas reservas quanto à opção pelos estaleiros do Porto – que, com o que foi exposto até ao momento penso ter ficado validada – a correspondência manuelina relativa às diligências sobre essa mesma fábrica dissipa qualquer dúvida. E esclarece outra questão, a saber: antes de 1504 D. Manuel mandou fazer navios, e mandou-os fazer tendo em vista a viagem de Vasco da Gama à Índia<sup>23</sup>.

Mandou-os fazer em 1496, conforme se pode constatar nas notícias seguintes:

1. 9 de Julho de 1496. Carta de D. Manuel à câmara do Porto: “(Carta) sobre as naos que man(dou) fazer de que tem carregos Joam de Figueiro. Juízes offiçiaes homens bons nos el Rey vos emuiamos muyto saudar fazemosuos saber que

<sup>22</sup> Trata-se de um parente (filho?) de Álvaro de Braga, cidadão do Porto. Este viria a seguir com Vasco da Gama, servindo como escrivão na caravela *Bérrio*. Mais tarde, foi nomeado escrivão de Diogo Pires em Calecute; ver FONSECA, Luís Adão da – *O. c.*, p. 89. Álvaro de Braga receberia também, logo em 1501, privilégio para si, o seu filho mais velho e varões descendentes em linha recta, caseiros, amos e mordomos, e, em 22 de Setembro de 1502, foi ainda confirmado no cargo de escrivão da alfândega e almoxarifado do Porto (VITERBO, Sousa – *Trabalhos náuticos dos portugueses, séculos XVI e XVII* (edição fac-similada do exemplar da Academia das Ciências datado de 1898, com introdução de José Manuel Garcia). Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, p. 98-99), funções que ainda desempenhava em 1530 (em 11 de Fevereiro registava-se que Gaspar Fernandes servia por si); Arquivo Distrital do Porto (=ADP) – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 154v. Quanto a João de Braga, foi nomeado mestre da carpintaria do Porto em 28 de Outubro de 1502, ficando assim colmatada a saída de Afonso Vaz, anterior mestre, entretanto deslocado para Lisboa; VITERBO, Sousa – *O. c.*, p. 423. Desempenhou esta função no estaleiro até à sua morte, sendo substituído pelo filho António de Braga em 16 de Julho de 1534; VITERBO, Sousa – *O. c.*, p. 422. Refira-se ainda que Martim Afonso de Miragaia, genro de João de Braga, e um outro António de Braga (ambos do contingente de carpinteiros do estaleiro da cidade), foram deslocados para a ribeira de Goa, vindo a falecer na Índia; ADP – *Contadoria da comarca do Porto*, liv. 0007, fl. 196v.

<sup>23</sup> Matéria colocada em dúvida por XAVIER, Hernâni Amaral – *O. c.*, p. 132.

por asy comprir muyto a nosso seruiço hordenamos de mandar fazer nessa cidade Dous nauios de que Demos o carreguo a Joham de Figueiroo E porque pera elo lhe sera neseçaria vosa ajuda vos emcomendamos e mandamos que em todo lha dees cando quer que vos de nosa parte rrequerer per maneira que por mingoa dela nom leixe de fazer o que mandamos E teruoloemos em seruiço scripta em a quintaa de barrabarra a ix dias de Julho Joham paaez a fez 1496. Rey”<sup>24</sup>.

2. 14 de Julho de 1496. Carta de quitação régia a João Martins Ferreira, mercador do Porto, recebedor na cidade dos dinheiros para a armada da Graciosa: “[...] e somente lhe ficaram por despender duzentos trinta e nove reaes os quaes loguo entregou a Joham de Figueiro morador em a dicta cidade do Porto pera despesa do fazimento dos navios que ora mandamos fazer na dicta cidade”<sup>25</sup>.

3. Contas da câmara do Porto, do ano de 1496, relativas a despesas com as obras de alargamento da porta da muralha que conduzia aos estaleiros, para passagem das madeiras e restantes achegas: “[...] coregymento do Postigo de Alvaro Gonçalves da Maia [...] por boa servyntyta das naaos que se orra fazem d’el rey nosso senhor”<sup>26</sup>.

4. 2 de Outubro de 1496. Livro de receita e despesa de Heitor Garcia: compra de fio em Santarém; “[...] e mandallo a cidade do Porto a Joham de Figueiroo feitor das naaos que tem carreguo do fazimento dos navios [...]”; à frente (3 de Dezembro de 1496) declara-se: “Item deu e entregou o dito recebedor de dinheiros cem mill reais a Joham de Figueiroo almoxarife das naos em a cidade do Porto [...]”; e mais adiante (18 de Setembro de 1497): “[...] dozemtos noventa huum quintaes e huua arrova e quatro libras a Joham de Figueiroo feitor das naaos novas que se fezerom no Porto [...]”<sup>27</sup>.

---

<sup>24</sup> *Livro antigo de cartas e provisões...*, citado, p. 105. Magalhães Basto teve dúvidas na leitura do nome da quinta.

<sup>25</sup> AHMP – *Pergaminhos*, nº 782 (COL-P/B240). Trata-se do arquivo deste mercador, incorporado nesta instituição desde 1996.

<sup>26</sup> AHMP – *Cofre dos bens do concelho*, liv. 2, fl. 152.

<sup>27</sup> Torre do Tombo (=IT) – *Núcleo antigo*, nº 749 (*Livro de receitas e despesas de Heitor Garcia*), publicado por CUNHA, Maria Cristina – *A compra de fio para as naus*. O Livro de receitas e despesas de Heitor Garcia (1496-1497), in *Actas do Congresso Internacional “Bartolomeu Dias e a sua época”*, vol. III. Porto: Universidade do Porto/Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, respectivamente p. 499, 512 e 522. Como se verifica, entre a primeira e a última data, os navios já estavam concluídos e, desde 8 de Julho, a caminho da Índia. Deverão ter sido entregues a Bartolomeu Dias, “que ora tem carreguo dos navios que vam para descobrir” entre 18 de Abril (data da entrega de uma pipa de azeite a João de Figueiró, que não se chegou a efectuar; ver este trabalho, p. 512) e 27 de Junho de 1497, data em que se refere a preparação da frota a cargo do citado Bartolomeu Dias; idem, p. 515-516.

5. 7 de Janeiro de 1498. Quitação régia a Rui Fernandes de Almada, recebedor dos empréstimos e pedidos dos judeus da comarca de Lisboa: “[...] ficaram por despender 9:055 reaes e meo, os quaes entregou a Eitor Garcia, recebedor dos dinheiros que se fizeram para a despesa das naos que se fizeram no Porto”<sup>28</sup>.

São estes os dados objectivos que até ao momento se conhecem sobre esta empreitada. Como se pode verificar, trata-se de uma iniciativa exclusivamente da responsabilidade de D. Manuel que, no entanto, não deixa de ser executada por homens que foram da confiança do seu antecessor. João de Figueiró, supervisor da fábrica dos navios no Porto, era escudeiro de D. João II e por ele tinha sido instituído no influente cargo de escrivão dos órfãos da cidade. Em 1491, quando a câmara pretendia que os originais dos inventários dessa escrivania fossem depositados no cartório municipal, o próprio rei contrariou essa intenção ordenando que eles ficassem em poder de João de Figueiró enquanto a Vereação se contentaria com “os trellados [...] metidos em huma arca de que elle escripuam teera huma chauce e Vos juizes e vereadores outra”<sup>29</sup>. Quanto a Bartolomeu Dias, em Lisboa, beneficiando da posição que ocupava na logística naval do reino desde a viagem que realizou ao Cabo, terá um papel de grande importância na fase final da preparação da jornada, sendo incumbido do aviamento da expedição.

Quanto ao financiamento dos navios, de assinalar a aplicação de sobejos de fintas cobradas para custear expedições militares (no caso, a armada da Graciosa) e o contributo praticamente obrigatório das comunas de judeus neste tipo de empresas.

Note-se também que a documentação aqui registada, tal como as crónicas e outros relatos literários<sup>30</sup>, não esclarece a problemática do modelo de navios. Como acontecerá pelo tempo fora com os registos relativos às embarcações do Porto, alterna menções a *navios* e a *naus*, embora predominem as menções a este último tipo. Essencialmente, trata-se de navios redondos evoluídos. Considerando a confusão terminológica e os valores médios da arqueação das embarcações produzidas na cidade, é aceitável afirmar-se que estes navios teriam entre 80 e 120 toneladas, valores hoje pacificamente aceites, privilegiando-se a eficácia da navegação em detrimento da capacidade de carga. Todavia, evidenciaríamos caracterís-

---

<sup>28</sup> TT – *Chancelaria de D. Manuel I*, liv. 31, fl. 60 e também *Leitura Nova. Estremadura*, liv. 1, fl. 136v.

<sup>29</sup> *Livro antigo de cartas e provisões...*, citado, p. 113. Por outro lado, tratava-se de um homem intimamente relacionado com a confraria dos mareantes de S. Pedro de Miragaia, conhecedor dos assuntos navais da cidade.

<sup>30</sup> Sobre a validade destes textos e a forma como têm sido interpretados ver o rigoroso trabalho de GOMES, Cte. Carlos Encarnação – *Em torno da viagem de Vasco da Gama: algumas improváveis “certezas”*, in *IV Simpósio de História Marítima...*, citado, p. 215-225.

ticas muito aproximadas às das naus de Quinhentos. Que, diga-se, os estaleiros da cidade também produziram para o mesmo rei entre 1504 e 1506<sup>31</sup>. De acordo com a *Relação das náos e armadas da Índia*<sup>32</sup>, é certo que todas (ou quase todas) estas embarcações integraram as armadas que seguiram para a Índia nos entre 1504 e 1507, tanto para o trato do Índico como para integrarem a força naval aí organizada. Desse modo, e tal como avançam Luís Adão da Fonseca e Francisco Contente Domingues, as diferenças entre os navios da primeira viagem ao Oriente e os das primeiras armadas de trato (e estabelecimento do poderio naval português, nelas incluindo a de Pedro Álvares Cabral) devem-se, essencialmente, à natureza da missão desempenhada<sup>33</sup>.

#### 4. Conclusão

Entre Julho de 1496 e os meses iniciais de 1497, grande parte da actividade dos estaleiros de Miragaia foi dedicada à construção dos navios que primeiramente foram à Índia. Na relação entre os estaleiros do Porto e a coroa, a encomenda dos navios de Vasco da Gama, embora prioritária, foi mais uma das muitas realizadas desde a primeira metade do século XV. No entanto, pelas suas consequências, em particular pela importância que esta viagem assumiu na história da náutica e da arquitectura naval portuguesas, essa obra adquire outro significado.

Recentemente, tem-se interpretado o lapso de nove anos entre a viagem de Bartolomeu Dias e a de Vasco da Gama com a necessidade de se “inventar”, “criar” ou “desenvolver” um tipo de embarcação adequado a tal travessia. Uma embarcação resultante da experiência de Bartolomeu Dias que, “por alguma razão fica como encarregado pelos Armazéns, organismo da coroa responsável pela construção e aprovisionamento dos navios”<sup>34</sup>.

Isso não se confirma. Os navios, como vimos, foram feitos no Porto, sob supervisão de João de Figueiró e aproveitando-se a experiência dos estaleiros,

---

<sup>31</sup> Nada mais, nada menos do que quatro naus, acompanhadas por três caravelas, encomenda de D. Manuel. Três naus em 1504, *S. Vicente, S. Gabriel e S. Rafael* (curiosamente, retomando as invocações das naus da primeira viagem); a nau *S. João* e as caravelas *S. Simão, S. Brás e O Salvador*, em 1506; TT – *Chancelaria de D. Manuel I*, liv. 5, fl. 18, publicado por VITERBO, Sousa – *O. c.*, p. 386-388. Acrescente-se, no ano de 1501, uma nau de 226 toneladas (repare-se como a tonelagem se elevou significativamente em poucos anos) para Afonso Martins Tibão e Afonso Leitão, mercadores de Lisboa (embora Afonso Leitão tenha provável origem portuense), destinada a seguir para a Índia nesse ano; TT – *Corpo cronológico*, parte II, maço 5, documento 30, registo de arqueação deste navio referido por COSTA, Leonor Freire – *O. c.*, p. 31.

<sup>32</sup> Leitura e anotações de Maria Hermínia Maldonado. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade, 1985, p. 16-17, 19-22.

<sup>33</sup> Do primeiro investigador veja-se *Vasco da Gama...*, citado, p. 94, e do segundo *Os navios de Cabral*, in “Oceanos”, nº 39 (*O achamento do Brasil*), Julho-Setembro de 1999, p. 75.

<sup>34</sup> Entre outros, ver MAGALHÃES, Joaquim Antero Romero – “O enquadramento do espaço nacional”, in *História de Portugal*, direcção de José Mattoso, vol III [*No alvorecer da modernidade* (1480-1620)], coordenador Joaquim Antero Romero Magalhães. S. l.: Círculo de Leitores, 1993, p. 44.

reconhecida desde a Idade Média e desenvolvida pelo contacto realizado com outros centros activos da Europa e, sobretudo, da Península Ibérica. Bartolomeu Dias não teve qualquer intervenção na sua fábrica. O seu papel, como vimos e as crónicas confirmam, resumiu-se ao aprovisionamento da expedição, antes da partida, no exercício do cargo de almoxarife dos armazéns de Lisboa. Assim sendo, creio que é plausível justificar essa demora com o facto de ter sido necessário resolver questões do foro diplomático com Castela conforme hipótese avançada também por Joaquim Romero Magalhães<sup>35</sup> e proceder à acumulação de meios científicos úteis ao projecto<sup>36</sup>.

Conhecidos os resultados da expedição do Gama, equacionou-se a exploração do Índico, agora com outros meios navais. Os estaleiros do Porto voltaram a ser chamados a participar nesse esforço: construíram-se novas embarcações, de arqueação bastante mais elevada e, nos primeiros anos do século XVI, grande parte da actividade construtiva realizada na cidade teve como destinatários o rei e os armadores do trato indiano.

Finalmente, e não menos significativo, quando D. Manuel chama a Lisboa, sucessivamente, homens como João Afonso Chaves ou Afonso Vaz, nomeando-os mestres dos carpinteiros e arqueadores das naus<sup>37</sup>, no fundo certifica o labor dos carpinteiros navais portuenses, aproveitado pelo monarca na organização da *Ribeira das Naus* de Lisboa, o grande estaleiro abastecedor da carreira da Índia.

---

<sup>35</sup> *Idem. Ibidem.*

<sup>36</sup> Nomeadamente a composição das tábuas astronómicas referentes aos anos de 1497-1500, necessárias à navegação austral do Gama, tarefa que terá estado incumbida a Abraão Zacuto; sobre este assunto ver MARQUES, Alfredo Pinheiro – *Vida e obra do “Príncipe Perfeito” Dom João II*. Figueira da Foz-Mira: Centro de Estudos do Mar/Câmara Municipal de Mira, 1997, p. 131. Sobre este assunto ver também ALBUQUERQUE, Luís de – “Tábuas astronómicas”, in *Dicionário de história dos descobrimentos...*, citado, vol. II, p. 1011-1012.

<sup>37</sup> COSTA, Leonor Freire – *O. c.*, p. 271.