

# PENÉLOPE

FAZER E DESFAZER A HISTÓRIA

PUBLICAÇÃO QUADRIMESTRAL — Nº 13 • 1994

DIRECTOR  
A. M. HESPAÑA

REDACÇÃO

Álvaro Ferreira da Silva (FE-UNL); Amélia Aguiar Andrade (FCSH-UNL); António Costa Pinto (CEHCP-ISCSTE); António M. Hespanha (ICS); Bernardo Vasconcelos e Sousa (FCSH-UNL); Carlos Fabião (FLL); Fernando Rosas (FCSH-UNL); Helder A. Fonseca (UE); José Manuel Sobral (ICS); Luís Krus (FCSH-UNL); Luís Ramalhosa Guerreiro; Mafalda Soares da Cunha (UE); Maria Alexandre Lousada (FLL); Nuno Gonçalo Monteiro (ICS); Nuno Severiano Teixeira (UE/UCP); Rui Ramos (ICS); Valentim Alexandre (ICS); Vítor Serrão (FLUC); Secretária da Redacção: Dulce Freire

Propriedade do título: Cooperativa Penélope. Fazer e Desfazer a História  
Subsídios à Redacção da J.N.I.C.T. e S.E.C.

Os originais recebidos, mesmo quando solicitados, não serão devolvidos.

Edição apoiada por *Lisboa 94, Capital Europeia da Cultura*

© Edições Cosmos e Cooperativa Penélope

Reservados todos os direitos de acordo com a legislação em vigor

Impressão e acabamentos: Edições Cosmos

Maio de 1994  
Depósito Legal: 49152/91  
ISSN 0871-7486  
ISBN 972-8081-42-1

Difusão

LIVRARIA ARCO-ÍRIS  
Av. Júlio Dinis, 6-A Lojas 23 e 30 - P 1000 Lisboa  
Telefone: 795 51 40  
Telefax: 796 97 13

EDIÇÕES COSMOS

Rua da Emenda, 111-1ª - P 1200 Lisboa  
Serviços Comerciais: Av. Júlio Dinis, 6C-4ª D  
Telefone: 795 51 40 • Telefax: 796 97 13

# Carpinteiros e Calafates da Ribeira das Naus: Um Olhar sobre Lisboa de Quinhentos

Leonor Freire Costa

Instituto Superior de Economia e Gestão

«E por se mais celebrar sua vinda houve touros, canas, momos e outras festas em que el-Rei quis mostrar grande contentamento que tinha de tão ilustre serviço como lhe Vasco da Gama fez.»<sup>1</sup>

O sucesso da primeira viagem de Vasco da Gama acrescentava os títulos da Coroa — «pois sabemos ser mais gloriosa cousa pera insígnias de honra o adquirido que o herdado»<sup>2</sup> — e alargava a novas frentes a importância de Lisboa no comércio intra-europeu. Iniciada esta etapa da história do império, as areias do Tejo que bordejavam a cidade tornavam-se um dos espaços eleitos para a construção das naus da Carreira da Índia e o fervilhar das fainas do estaleiro imprimia à Ribeira os traços peculiares de um grande centro marítimo. Em 1552, segundo conta João Brandão<sup>3</sup>, a zona ribeirinha era bem o exemplo da majestade e grandeza da cidade, esperança de uma população rural desenraizada, os «desamparados e forasteiros» que ali acodiam em busca das oportunidades que um centro urbano em crescimento podia oferecer, adivinhando-se, nas suas palavras, a agitação própria de um porto de excepcionais condições: o vai e vem de gente, a profusão de odores, os ruídos de serras e martelos de carpinteiros navais...

Ao longo da centúria de Quinhentos, estaleiro e cais orientariam a expansão do recinto urbano. Em 1565, a ocidente da colina de S. Francisco, estendiam-se já os bairros novos do Loreto e Sta Catarina, onde se acantonavam as casas de morada de pilotos e mestres das carreiras da Índia e Mina, bem como alguns carpinteiros e calafates da Ribeira. A passagem para o Índico deixava assim as suas marcas na demografia profissional da capital. Mas então, nessa segunda metade do século, já a Ribeira das Naus se convertera em estaleiro sob administração directa da Coroa.

Uma vez integrado como dependência de um dos órgãos do poder central — os Armazéns de Guiné e Índia — o estaleiro preenchia os requisitos que dele faziam uma das unidades de produção fundamentais para garantir e explorar as ligações aos prolongamentos asiáticos do império. Inspirou, por isso, uma das obras do padre

Fernando Oliveira que, cotejando os trabalhos que nela diz presenciar com os observados em outras partes da Europa, a considera merecedora de um lugar cimeiro, «assy porque della se fazem as mayns grandes e importantes nauegações de todo o mundo, as que tem necessidade de bons nauios: como tambem porque della tem carego desta fabrica homens nobres e graues encarregados disso por el Rey nosso senhor»<sup>4</sup>.

Data de 1515 uma provisão manuelina que retirava ao concelho a possibilidade de dispor das áreas ribeirinhas para outros fins que não o de «espalmar e correger as naos», determinando que «se nom afore nem dee de aforamento nenhum chão na praia, de cata que faras assi como vai desde ho cerco que vai das casas que forão do Secretario Antonio Carneiro ate Santos e esteja sempre desocupada a dita praia»<sup>5</sup>. Eram, desta forma, identificados os espaços da cidade que a Coroa pretendia ver reservados à construção naval: as praias ocidentais, essa longa faixa, desde Cata-Que-Farás — ao antigo Largo do Corpo Santo, cujo lado norte confinava com uma pequena praia assim chamada e protegida pelo troço da muralha da Porta da Oura<sup>6</sup> — até Santos. Era na parte mais oriental desta área, próxima do Paço, que se desenvolviam as obras por encomenda régia, mas só por alvará de 6 de Fevereiro de 1546 se demarcava o recinto exclusivo para estaleiro do Estado, cercando-se a sua área «de parede varadouro» e proibindo-se que aí se fizessem trabalhos por iniciativa de particulares<sup>7</sup>.

Topograficamente individualizado, o espaço desta unidade de produção acerca-se dos edifícios que alojavam outros centros de decisão igualmente relacionados com os negócios do império: a Casa da Índia, os Armazéns de Guiné e Índia, os Armazéns da Ribeira, aqueles e este responsáveis pelo acondicionamento de materiais necessários à actividade do estaleiro. A extensão da área, por um lado, e dos montantes dos capitais implicados na construção e manutenção das naus e galeões que, por necessidade, servem fundamentalmente a Carreira da Índia<sup>8</sup>, por outro, ajudam a enquadrar a emergência de uma unidade «fabril», cuja singularidade reside, precisamente, nessa particular vocação. Na verdade, a desejada regularidade de cada armada, as especificidades da viagem e a envergadura dos capitais em causa impuseram um ritmo de produção significativo, destacando o estaleiro do Estado pela tonelagem produzida e justificando o seu lugar cimeiro no confronto com os demais espalhados pela costa portuguesa, também eles bastante activos. Lisboa sobressaía tanto como empório das especiarias como pela relevância da indústria naval associada, o que impulsionou a aquisição de equipamentos e a construção de edifícios para armazenar ferramentas e matérias-primas cujo abastecimento era, as mais das vezes, irregular, porque, em muitos casos, dependente dos mercados europeus. Organismos decisivos para que os trabalhos no estaleiro não reflectissem a escassez conjuntural da oferta de bens essenciais para o seu funcionamento, enquanto a sua gestão era assegurada pelos cuidados de uma imbricada teia de oficiais afectos aos Armazéns da Guiné e Índia.

Mas o espaço da Ribeira das Naus não se adivinhava apenas pela vedação imposta no alvará de 1546. Marcava ainda a fisionomia da orla marítima pela

concentração das actividades subsidiárias nas suas imediações: a cordoaria e as ferriarias. Aos olhos de visitantes impressionava ainda a cópia de engenhos, «instrumentos (...) que os officiais nam costumão trazer nem podem, como sam cabrestantes, cadernaes, rodas, carretos e outros semelhantes»<sup>9</sup>.

A Rota do Cabo e a infiltração do monarca nos meios mercantis, mais ainda que propósitos de carácter militar, terão fornecido os estímulos para a formação de uma «empresa de Estado». Se por tal se entender a emergência de uma unidade de produção total e directamente financiada e administrada pelo Estado, é sabido que os estaleiros navais e umas quantas manufacturas de produtos de luxo preencheram a esmagadora maioria dos casos onde essa realidade podia ser surpreendida, constituindo um dos exemplos da acção económica dos Estados<sup>10</sup>. Naquela acepção, enquanto empresa de Estado, a Ribeira das Naus não estava isolada no século XVI. Acompanhava o Arsenal de Veneza, tanto na dimensão como na «modernidade», ou nos arcaísmos, dos seus aspectos organizativos<sup>11</sup>. Os paralelismos são extensíveis a outros campos: ambas as unidades orientaram o crescimento das cidades onde se implantaram. O estaleiro «*constitue plus qu'une simple réponse aux exigences de la cité portuaire. Il participe de la création urbaine*»<sup>12</sup>, efeito sensível na forma como se inseriram no tecido urbano da Lisboa de Quinhentos os grupos profissionais ligados à construção naval. Eis o núcleo central dos temas aqui abordados. Atendendo aos processos institucionais criados para vincular a mão-de-obra ao estaleiro, bem como aos níveis de riqueza/rendimento dos carpinteiros e calafates e respectiva distribuição topográfica, pretende-se apreender o lugar da Ribeira das Naus numa cidade que atraiu as atenções do mundo diplomático e mercantil da Europa Renascentista, ao protagonizar uma das ligações ao sofisticado Oriente das drogas e especiarias.

### O Enquadramento Institucional: a Mão-de-Obra e o Estaleiro

A construção naval constitui um dos sectores em que mais cedo foi reconhecível uma dimensão capitalista na indústria, tendo aí o Estado um papel propulsor. A escala atingida por este tipo de unidades económicas diferencia-as das demais existentes, quer do mesmo sector, mas não tuteladas pelo Estado, quer de outros sectores menos exigentes em bens intermédios e em mão-de-obra. Se aqui residem alguns dos seus componentes de vanguarda, já os meios accionados para vincular a mão-de-obra ilustram um dos seus aspectos menos inovadores. É que, para além da dimensão, a «modernidade» do estaleiro da Ribeira das Naus descortina-se nas preocupações colocadas numa gestão poupadora de custos, onde o tempo de produção e de amortização dos capitais é tido como um factor a não ignorar, interferindo nas opções dos agentes do monarca responsáveis pelo andamento das obras; preocupações que presidiram à escolha, ora pelas empreitadas ora pela administração directa<sup>13</sup>. A vulgarização das querenas no conserto do casco deu-se em nome de uma alegada poupança de custos, identificando-se celeridade no trabalho com esse objectivo. Na gestão destas «empresas do Estado» o tempo não era uma mercadoria negligenciada; era contabilizado e, efectivamente, «tratado como mercadoria precisa, economizada,

poupada»<sup>14</sup>. Tais aspectos, surpreendentes na sua modernidade, justapõem-se a outras componentes de feições arcaizantes que não permitem reconhecer nestas unidades económicas a totalidade das características que permitiria apelidá-las de capitalistas<sup>15</sup>.

Na verdade, estes arsenais do Estado contam com uma mão-de-obra especializada que não constitui um mercado de trabalho, apesar de, na sua relação com o estaleiro, serem, essencialmente, assalariados, a quem são fornecidas as matérias-primas e as necessárias ferramentas, para não falar dos cabrestantes, rodas e instrumentos afins que, como lembrava o P.º Fernando Oliveira, os «officiaes nam costume não trazer nem podem». O recrutamento e a organização do trabalho na Ribeira das Naus contavam, em larga medida, com uma gama diversificada de mecanismos que assinalam a forma como o Estado se imiscuiu, sem a alterar, na estrutura corporativa inerente a qualquer ofício mecânico. O que deve ser sublinhado, neste contexto, é o recurso generalizado, por parte do Estado, a trabalho requisitado.

Foi em defesa dos interesses do monarca e da prioridade devida às obras de encomenda régia que se criou em Lisboa, mas também noutros portos/estaleiros da costa portuguesa, um contingente de número fixo de carpinteiros navais e de calafates, havidos por «autos e suficientes» num exame realizado pelos oficiais de nomeação régia e permanentemente vinculados à Ribeira de Lisboa. Gozavam aqueles de um conjunto de privilégios pela isenção de encargos concelhios a troco de uma completa disponibilidade para, em qualquer momento — «noite ou dia» —, servirem o monarca, quando a isso fossem chamados. A primeira carta de privilégio, que constituiu e fixou o número dos carpinteiros navais entre 100 até 300, data de 1492. Confirmada por D. Manuel, em 1498, nela se fala de 300 carpinteiros examinados por João Afonso Chaves, o então Mestre da Ribeira. Os calafates, num total de 200, viriam a gozar de idênticas regalias por carta de 1503<sup>16</sup>. O mesmo critério levou à constituição de um corpo de oficiais de construção naval no Porto, Vila do Conde e Azurara<sup>17</sup>, com estatuto semelhante aos de Lisboa, embora os respectivos contingentes não atingissem a escala dos da capital.

Tais mercês régias, consignadas nas diversas cartas de privilégio e sucessivamente confirmadas por D. Manuel, D. João III e D. Sebastião, haviam nascido, afinal, do recurso ao trabalho compulsivo, obrigando estes oficiais a abandonar qualquer empreitada que tivessem em mãos e a dirigirem-se à Ribeira das Naus. Não admira, pois, a passagem de uma carta de D. João III ao conde de Castanheira, de 13 de Agosto de 1533, em que lhe lembrava que fizera mercê aos mestres carpinteiros e dos calafates e, por isso, despachara mandados «para todolos portos d'Antre Douro e Minho e Aveiro a vyrem a vyrem a metade dos carpinteiros e calafates que ouuer em cada lugar»<sup>18</sup>. Momentos em que o contingente da capital não terá sido suficiente.

Independentemente das circunstâncias que explicariam o carácter errante dos mestres de construção naval, o quadro institucional que se acaba de traçar revela que a mão-de-obra utilizada na Ribeira não lhe estava permanentemente vinculada. Aos carpinteiros e calafates do contingente era-lhes permitido exercerem seu mester fora do estaleiro régio, lembrando os *arsenalotti* de Veneza<sup>19</sup>, sendo até previsível que,

nessas condições, auferissem salários mais elevados, comparativamente aos pagos pela Coroa, a dar crédito às informações de João Brandão<sup>20</sup>. Porém, os privilégios de que gozavam e que os projectariam, entre oficiais seus companheiros, para uma posição superior, sancionada por um foro específico, estavam dependentes do resultado do exame executado pelos Mestres da Ribeira: um de carpintaria, outro de calafetagem. Estes mestres, contudo, obtiveram o cargo por nomeação régia e estavam permanentemente afectos ao estaleiro, entretanto tornado uma das dependências dos Armazéns de Guiné e Índia.

Os mestres da ribeira constituem dois cargos vitalícios e, pelo Regimento dos Armazéns de Guiné e Índia — o primeiro de que se conhece a totalidade do texto é datado de 1674 — estava-lhes vedada a possibilidade de aceitarem trabalhos por conta própria. Sobre os trâmites administrativos da sua nomeação, sabe-se que esta passava pela chancelaria régia, pelo que a maior parte das respectivas cartas de provimento foram publicadas por Sousa Viterbo<sup>21</sup>. Quer pelo carácter vitalício, quer ainda pelas presumíveis atribuições, o cargo de mestre da ribeira apresenta fortes semelhanças com o de «contramestre» do Arsenal de Veneza<sup>22</sup>. Tal como no estaleiro da Senhoria, também à Ribeira das Naus pertencia um mestre de carpintaria, responsável pela execução técnica dos trabalhos de encomenda régia. Mantinha a disciplina no trabalho, zelava pelas matérias-primas fornecidas aos companheiros temporariamente contratados, obrigando-os a pôr as suas marcas nas madeiras entregues. Relatava, com regularidade, ao provedor-mor dos Armazéns de Guiné e Índia o andamento das obras. Cabia-lhe, nessa qualidade, dirigir os restantes carpinteiros e, reconhecendo-lhes «falta de sciencia e preguiça», deveria informar os seus superiores — o patrão-mor da Ribeira ou o provedor dos Armazéns — para que fossem dispensados os considerados pouco habilitados e retirados os seus nomes do Livro do Ponto<sup>23</sup>. Por esta intendência recebia um vencimento anual de 30 000 reais, conforme esclarecem as cartas de provimento de D. João III e D. Sebastião. Auferia, ainda, 2000 reais por cada navio lançado ao mar.

Ao depender da nomeação régia e ao sancionar as habilitações dos restantes carpinteiros temporariamente contratados e pertencentes ao contingente dos 300 privilegiados, o cargo de mestre da ribeira projectava os indivíduos nele providos para o topo da hierarquia profissional, o que, como adiante se verá, não deixava de ter compensações económicas. Mas as atribuições não são claras quanto aos fundamentos do saber exigido a um oficial para poder ascender a este lugar. Desconhece-se em que grau dependia a sua arte de um domínio efectivo de fundamentos geométricos. Compreende-se, todavia, que a destreza e o engenho distinguissem mestres do mesmo officio. Daí a importância do secretismo de certos preceitos, essenciais para a estrutura do navio: o lançamento das cavernas, «na qual parte tem liberdade para mostrar suas habilidades (...) Isto he o que recolhem e guardão pera sy sos (...) Trazem os mestres de carpentaria huas certas formas de liame que ouerão de outros mestres (...) e por isso as não mostram a ninguem», como lamentava Oliveira<sup>24</sup>. No quotidiano do estaleiro, expunham os mestres a sua perícia, trilhando, eventual-

mente, desta forma, o acesso ao topo da hierarquia. Tal é o trajecto que se vislumbra numa das cartas de provimento de mestre da ribeira a Gonçalo Ruiz, onde se afirma que «serue de mestre de fabricar naos de carpentaria que fazem pera a India na Ribeira desta cidade de Lisboa, no qual tempo tem feito muitas e as melhores que ouue na carreira, como a esperiencia tem mostrado, e por muita suficiencia e destreza daquella arte lhe ser entregue a Regoa por minha ordem, sobre que andou em demanda com Sebastião Themudo (anterior mestre, então falecido), que pretendia o dito officio»<sup>25</sup>. A régua, símbolo da dignidade do cargo, sugere que ao Mestre da Ribeira caberia o traçado dos navios a construir.

Integrados nos corpos de um dos órgãos do Poder central, estes homens eram responsáveis pela sorte dos seus companheiros, ao considerá-los aptos a fazerem parte de um contingente que, a título da total disponibilidade para obras régias, se definia pelo usufruto de certas mercês, as quais, diga-se, por ocasião de alguns pedidos extraordinários, poderiam revelar-se, de facto, vantajosas. Não surpreende, portanto, que, aquando do serviço que a cidade de Lisboa fez a D. Sebastião de 1 000 000 de cruzados pedidos em 1563 e efectivamente colectados no ano de 1565, os oficiais de carpintaria e calafetagem, constantes de um rol do Armazém de Guiné e Índia, ficassem «escusos» no momento de reunir as somas devidas<sup>26</sup>.

Os registos a que o serviço deu origem levantam alguns problemas se deles for esperada uma confirmação do número de oficiais da cidade de Lisboa que então pertenceriam ao corpo constituído nas cartas de privilégio, uma vez que apenas se captam os indivíduos registados indevidamente para a cobrança do tributo e, mais tarde, dispensados do encargo. Não se estranhe, assim, que os casos respigados no *Livro do Lançamento* sejam assaz escassos, comparativamente a um corpo que se julga compreender 300 carpinteiros e 200 calafates... Para data próxima, porém, as informações fornecidas por João Brandão e Cristóvão de Oliveira podem dar algumas achegas. No ano de 1552, refere o primeiro que andavam ocupados nos estaleiros cerca de 130 carpinteiros da ribeira de Lisboa e outros tantos calafates, número acrescido com os 60 vindos de fora, de seis em seis meses. Mas já nos capítulos respeitantes aos «generos de officios e tratos e modos que na cidade têm os homens», conta 200 carpinteiros da ribeira, a maioria com seus aprendizes, perfazendo um total de 350; os 200 calafates, acompanhados de seus criados, atingiriam os 300<sup>27</sup>. Números que não se afastariam dos limites previstos nas cartas régias. Cristóvão de Oliveira adianta outros totais, embora não muito díspares daqueles. Fala de 200 carpinteiros da ribeira e 114 calafates, ao todo, na cidade. Mas quando se debruça sobre o almoxarifado da Ribeira das Naus, apontando os cargos permanentes do estaleiro, indica 227 carpinteiros e 100 calafates<sup>28</sup>.

Posto isto, a escassez dos casos recenseados no *Livro do Lançamento*, em confronto com aquelas indicações, pode ter diversas origens. Para já, um dos factores a ter presente diz respeito à isenção a que estariam sujeitos estes oficiais, não devendo, por isso, constar daquela fonte. Porém, os casos encontrados — anotados por lapso dos responsáveis pela arrecadação e, por isso, posteriormente isentados — ainda que

não muito numerosos, importam bastante, ao permitirem conhecer o rendimento médio destes indivíduos e a distribuição topográfica da sua residência. Nestas circunstâncias contam-se apenas 29, num conjunto de 201 carpinteiros (mestres e braçais) e 24 calafates, dos 25 anotados. Entre os 29 carpinteiros da ribeira, de quem se conhece a morada, de 26 sabe-se ainda o montante em que foram avaliados os bens colectáveis. Foi possível rastrear mais 13 graças às casas de que eram proprietários e que traziam alugadas a outrem, embora deles não se possuam informações sobre a sua morada ou fortuna colectável<sup>29</sup>.

Assim, 29 casos são indubitavelmente reconhecíveis como carpinteiros do número fixado em cartas de privilégio, gozando o próprio, ou sua viúva, da isenção do encargo extraordinário pedido à cidade de Lisboa em 1565<sup>30</sup>. Perante a proliferação de viúvas, quer entre este grupo quer entre os calafates, é de questionar se haveria dificuldades em preencher as baixas com novos oficiais, ou se a transferência das mercês régias aos respectivos herdeiros, independentemente da ocupação que tivessem, inibiria a renovação do corpo de oficiais. A admitir a verosimilhança da primeira hipótese, cabe indagar por que não iam sendo integrados no contingente fixo novos mestres, situação, aliás, que se adivinha preocupante no momento em que foram promulgados os *Regimentos sobre a Matrícula dos Oficiais de Navegação, da Ribeira e Bombardeiros*, em 1591 e em 1626<sup>31</sup>. Se as confirmações, posteriores a D. Manuel, dos privilégios concedidos a uma mão-de-obra disponível para trabalho compulsivo no estaleiro régio de Lisboa perpetuam um quadro institucional datado dos finais da centúria de Quatrocentos, estas disposições mais tardias assinalam o interesse do Poder central em criar novos processos de recenseamento de todos os indivíduos cuja ocupação se relacionasse com a carpintaria naval, residentes em Lisboa, no Ribatejo e «aquem Tejo», prevendo-se a elaboração de uma matrícula geral em depósito nos Armazéns de Guiné e Índia. Os Regimentos de 1591 e de 1626 atestam tanto a escassez de mão-de-obra em Lisboa como a necessidade de alargar os meios que viabilizavam a requisição dos oficiais especializados nos momentos críticos de maior actividade no estaleiro da capital, «para trabalharem nas Naos da Índia e de minhas armadas na quantidade que lhes for mandado (aos Corregedores, Provedores e Oficiais das Camaras dos lugares incluídos naquelas regiões) por minhas provisões»<sup>32</sup>. Serão estas normas o resultado de décadas em que a iniciação de novos aprendizes foi sendo descurada?<sup>33</sup> Que significado para a reprodução e alargamento do corpo de mestres de construção naval, uma indústria vital para o império, teriam os 150 criados que João Brandão afirma acompanhar os carpinteiros? E os 100 aprendizes de calafate?

Caracterizados os laços institucionais que vinculavam a mão-de-obra ao estaleiro da Ribeira das Naus, importa destacar, na medida em que o *Livro do Lançamento* o permite, a importância desta «empresa de Estado» na demografia profissional e económica da cidade. Nesta perspectiva, recolocar-se-ão os problemas respeitantes às alterações nos processos de recrutamento e nos laços contratuais, visto que os níveis de riqueza e a sua articulação com a estrutura corporativa poderão



fornecer um novo enquadramento às circunstâncias que terão levado o monarca a promulgar um conjunto de disposições que fazem alusão à exiguidade dos contingentes criados cem anos antes.

### Carpinteiros e Calafates da Ribeira: níveis de riqueza e distribuição topográfica

O universo de 201 carpinteiros identificados pelo *Livro do Lançamento* constitui uma amostra eventualmente sobre-estimada, uma vez que 123 mestres e 36 braçais naquele total incluídos, foram-no por precaução, admitindo que a ausência de especialização fosse o resultado da imprecisão que transparecia em certas formas de registo. Por estas contingências, os carpinteiros sem especialização apurada, os da Ribeira — aqueles pertencentes ao Rol mais os 13 que figuravam com esse estatuto, quando indicados como proprietários de casas alugadas — os calafates e os braçais compõem quatro subgrupos, cujas informações, sempre que se justificou, foram tratadas separadamente, como se demonstra pelo Quadro I.

Quadro I

	carpinteiros	carpint. Ribeira	braçais	calafates
Total	123	26	36	23
Avaliação pc. (reais)	45 700	61 600	2500	95 615
em casa própria	72	14	0	19
em casa alugada	47	8	35	3
em casa familiares	2	1	1	0
não especificado	2	3	0	1

Assinale-se a possibilidade de a fortuna média dos oficiais carpinteiros da Ribeira ser superior aos seus companheiros não arrolados nos Armazéns de Guiné e Índia. A esse propósito, é ainda de sublinhar como parece terem existido discrepâncias consideráveis entre os dois grupos profissionais ligados ao estaleiro régio, comparando os níveis médios de riqueza de carpinteiros e calafates.

Se do Quadro I se destacam os calafates como o grupo economicamente em vantagem, as disparidades não se ficam por aqui. São igualmente evidentes no seio do mesmo subgrupo, à excepção dos braçais, a todos atribuídos 16 reais de tributo pelos 2500 em que fora contabilizado o seu rendimento<sup>34</sup>. O regimento que norteou a arrecadação dos montantes colectados informa que só um leque muito restrito de bens deveria ser considerado para avaliação da capitação de cada vizinho, sendo de ignorar os leitos, vestuário, cavalos de montaria e armas, dentro dos limites mínimos de 2500 reais e máximo de 1 000 000, a sete reais por mil. Fora daquelas balizas, estava prevista a isenção. Não há qualquer informação sobre o significado dos imóveis naqueles cômputos, os quais, pelo carácter restrito dos bens considerados, mais se aproximariam do rendimento que do valor da globalidade da riqueza

possuída. Retenha-se, porém, a propriedade da casa de morada como um elemento potencialmente diferenciador, embora tal não se reflectisse, necessariamente, nos montantes globais, encontrando-se quantias bastante acima da média nas mãos de indivíduos não proprietários. Inversamente, verificavam-se situações em que a casa de morada preencheria, por certo, o essencial do património tido na avaliação. Veja-se a situação de um Jorge Fernandes, carpinteiro da Ribeira que, não morando em casa própria, tinha fazendas avaliadas em 100 000 reais. Pagaria 700 reais se não constasse do Rol dos Armazéns. Porém, já a viúva do seu companheiro António Lopes tinha haveres calculados em 10 000 reais, embora fosse proprietária das casas onde morava. Pelas mesmas razões ficou isenta. António Lopes fazia parte do contingente dos carpinteiros da Ribeira das Naus. Atente-se, ainda, na riqueza excepcional de Bastião Delgado, mestre da ribeira, falecido entretanto, nesse ano de 1565. O seu estatuto dentro da corporação talvez ajude a explicar os 500 000 reais em que foram avaliados os seus bens — cerca de 16 vezes o seu rendimento como Mestre da Ribeira, esquecendo os 2000 reais por cada navio lançado ao mar (novo ou concertado). Possuía tanto as casas onde habitava, na Rua do Loreto, como outras que trazia alugadas na mesma freguesia. O valor das fazendas consideradas deixa entrever outro tipo de assimetrias além das decorrentes da hierarquia profissional. Contrastes ainda mais nítidos quando se tem presente o facto de nenhum dos braçais ser proprietário e, na totalidade, confinados aos montantes mínimos para capitação.

O levantamento sócio-económico a que o serviço da cidade de Lisboa deu origem revela como numa organização de carácter corporativo existiam assinaláveis disparidades no rendimento dos seus membros, algumas paralelas aos graus instituídos, outras, porém, menos perceptíveis por essa via, considerando que mesmo entre os mestres se encontravam níveis de riqueza significativamente diferentes. Admita-se a possibilidade de o prédio urbano, pela sua localização, ser um dos factores a ter presente no enquadramento daquelas disparidades. A ser verdade, a distribuição topográfica das casas de morada andaria associada às diferenças de riqueza, conjectura que vai buscar os seus fundamentos aos valores médios das propriedades foreiras da Câmara, destacando-se as freguesias da Madalena e de S. Julião como as que congregavam os bairros onde o aluguer atingia os preços mais elevados<sup>35</sup>.

O Quadro II constitui uma aproximação a estes problemas, procurando inserir as clivagens económicas reconhecíveis no seio da corporação nas hierarquias que fragmentavam o tecido social da cidade. Nesse contexto evidenciavam-se as freguesias do coração da capital, em torno da Ribeira — a Madalena, S. Julião e S. Nicolau —, as que contribuíram com 44,8% dos totais arrecadados, tendo os seus moradores um nível médio de rendimento situado nos 68 072 reais, o mais elevado entre todos os conjuntos de freguesias. Seguiam-se, pela mesma ordem de critérios, os recentes bairros ocidentais dos Mártires, Sta Catarina e do Loreto, fruto da expansão da cidade em direcção a Santos, na linha da demarcação prevista na provisão manuelina de 1515, que reservava para estaleiros a franja ribeirinha desta zona.

Reuniram-se as informações relativas à distribuição topográfica das casas de morada dos oficiais de carpintaria e calafates, bem como a respectiva avaliação *per*

Quadro II

Freguesias	Avaliação per cap. (1)	Carpinteiros sem esp. apurada (2)		Carpinteiros Ribeira		Calafates			
		Aval. per cap. observ.	Nº <5000 >10000	Aval. per cap. observ.	Nº <5000 >10000	Aval. per cap. observ.	Nº <5000 >10000		
Bairros orientais	33.692	S. Vicente	4	3	0	90.000	2	0	1
		S. Miguel							
		S. Tomé	5	4	0	50.000	3	0	1
		S. Pedro							
S. Estevão	40.500	6	2	0	55.000	2	0	0	
Castelo	31.212	9	0	0	40.000	4	0	0	
Santa Justa	28.400	S. Cristóvão	3	0	0				
		Sp Justa	39	4	3	43.750	4	0	0
Ribeira	68.072	S. Nicolau	9	5	0	6.300	4	1	0
		S. Julião Madalena	3.000	2	2	0			
Bairros ocidentais	51.293	Mártires	7	2	1	46.666	3	1	0
		Loreto	33	6	3	111.200	5	2	1
		Sp Catarina	34.000			111.000	4	0	2
					251.000	3	1	1	
					61.000	10	0	2	
					71.000	6	0	2	

(1) Agrupamento de Freguesias segundo José Albertino Rodrigues, ob. cit., nota 35.

(2) Foram ignoradas as freguesias ilustradas por apenas um caso isolado de um carpinteiro sem especialização apurada.

*capita*, confrontando esta informação com os valores médios que caracterizam o perfil sócio-económico de cada uma das freguesias em análise. Dada a visível disparidade nos níveis de riqueza, por um lado, e reconhecida a concentração da residência destes oficiais em certas freguesias, por outro, julgou-se necessário fazer acompanhar o valor da capitação média de outras informações que dariam conta dos desvios consideráveis. Tomaram-se as balizas dos 100 000 e dos 5000 reais: a primeira, enquanto sintomática de um certo desafogo económico, uma vez que está acima do montante médio esperado das freguesias mais ricas da cidade; a segunda, porque muito próxima do nível mínimo de riqueza que isentava qualquer vizinho da cidade, constatada a modéstia dos seus haveres.

Refiram-se, desde já, algumas particularidades do interesse que certos oficiais da Ribeira mostraram pelas transacções de prédios urbanos. Ressaltam os nomes de Esteve Eanes e Fernão Afonso como senhores de várias casas alugadas e sitas na freguesia de Sto Estêvão. Por isso, aqui se concentra a maioria das casas possuídas por carpinteiros da Ribeira mas alugadas a outrem, porque os oficiais da Ribeira, esses, para sua morada, elegeram outras freguesias que não a de Sto Estêvão.

O Loreto e Sta Justa — a freguesia mais populosa da cidade — distinguem-se pela elevada concentração de carpinteiros, tanto mestres como braçais. Deve-se, em parte, à presença destes e de outros «proletarizáveis» os reduzidos montantes das contribuições dos seus residentes no conjunto das freguesias que se estendiam até aos arrabaldes norte, em direcção a Alvalade. Mas a clara topografia das casas de morada dos carpinteiros sem especialização apurada não é reconhecível no grupo dos da Ribeira das Naus. É verdade que também estes optaram maioritariamente por residir no Loreto — tal como os calafates — nos bairros novos da cidade, alcandorados nas encostas da colina de S. Roque, seu santo padroeiro, e das Chagas, igreja erguida pelos mareantes da carreira da Índia. O mar e o estaleiro dirigiam o povoamento das áreas em tempos periféricas, imprimindo as suas marcas na toponímia da cidade, onde nasciam as ruas dos Mastro ou dos Calafates<sup>36</sup>. Mas o estaleiro guiava ainda a demografia profissional das restantes freguesias ocidentais, dos Mártires e de Sta Catarina. Contudo, o grau de concentração das casas de morada dos carpinteiros da Ribeira é menos evidente que entre os restantes sem especialização identificada ou mesmo entre os calafates. Neste aspecto, as freguesias novas emparelhavam com a velha Sta Cruz, localizada no morro do Castelo, o núcleo mais antigo da cidade e, comparativamente, bastante mais afastada do bulício da orla ribeirinha da capital do Império.

Além do grau de concentração, o Quadro II permite ainda identificar as disparidades de níveis de riqueza entre os oficiais da Ribeira e reconhecer que só em parte têm alguma conexão com as assimetrias sociais e económicas da cidade, apreensíveis pelo conjunto de registos do *Livro do Lançamento*. E o primeiro desvio encontra-se nos bairros abastados: nenhum carpinteiro da Ribeira ou calafate, com 100 000 reais ou mais, residia nas freguesias de S. Julião, Madalena ou S. Nicolau, cujas ruas, becos e travessas haviam sido escolhidos pelas elites sociais da Lisboa de Quinhentos. A presença dos menos afortunados dentro desta elite, definida pela prosperidade

do negócio ou pela graça do nascimento — aqueles que não ultrapassaram o conto de reais para ficarem isentos —, se deve a projecção destas freguesias no montante global das somas arrecadadas. Aqui se estabeleceu a maioria dos indivíduos com um conto de cabedal<sup>37</sup>, muitos mercadores de grosso trato<sup>38</sup>. Contrastava com o desafogo económico que o comércio proporcionava a alguns, a insignificância das fazendas dos quatro carpinteiros da Ribeira aqui residentes. Atente-se na contribuição *per capita* deste grupo sócio-profissional e compare-se com a média das respectivas freguesias e verificar-se-ão nestes bairros as maiores diferenças, ficando os níveis dos ofícios carpinteiros muito aquém da maioria dos seus vizinhos. Mas em qualquer das restantes zonas da cidade a situação parece inverter-se: as avaliações incidentes nos oficiais da Ribeira, em média, atingem montantes superiores ao da respectiva freguesia, mesmo nos bairros, também eles tendencialmente abastados, do lado ocidental, embora aqui os foros das propriedades do concelho sejam bastante baixos. É em parte graças aos bens e ao rendimento destes indivíduos, ou de suas viúvas, que os Mártires — singularizando-se pela concentração de calafates — o Loreto e Santa Catarina constituem o segundo conjunto de freguesias mais importantes para o cómputo global do serviço que a cidade fez a el rei. O perfil económico e social desta região é marcado pelas famílias a quem o mar, se roubou muitas vidas, também proporcionou a acumulação de cabedais significativos. Ao lado daqueles profissionais da construção naval residiam os mestres e pilotos das carreiras da Índia e Mina, sendo eles até, mais que os oficiais da Ribeira, responsáveis pela notoriedade que estes bairros ocidentais vão adquirindo no tecido urbano. Embarcados nos navios que seus vizinhos construíam, então ajuizavam a sua perícia e, do seu parecer, se fazia a fama dos mestres carpinteiros...

O Quadro II ajuda ainda a ilustrar as disparidades existentes no seio das corporações da Ribeira. Para a importância do Loreto não é indiferente a presença das casas de morada do mestre da ribeira, Bastião Delgado, possuidor de haveres avaliados em 500 000 reais, fortuna única entre carpinteiros e calafates. Mas em situação muito próxima dos braçais, encontravam-se quatro dos seus companheiros, constantes do Rol dos Armazéns, cujas fazendas atingiam valores inferiores aos 5000 reais. São estas clivagens que importa aqui sublinhar porque põem em causa a operacionalidade de uma leitura única e abrangente a todo o grupo profissionalmente definido. Na verdade, estes corpos de carpinteiros ou calafates pertencentes aos contingentes criados por cartas de privilégio estavam longe de ser economicamente homogêneos, uma vez que os rendimentos ou níveis de riqueza não apresentavam uma regularidade compatível com essa prévia identidade de foro ou de relação com os meios de produção. Tal como W. Reddy argumentou, «*once de microscope is brought into focus neat class boundaries dissolve*»<sup>39</sup>. Outros factores estariam em causa e interferiam nessa esperada aproximação dos níveis de riqueza. A ingerência do poder central na orgânica da corporação seria um deles. Ao entregar e confirmar a responsabilidade do exame a um único indivíduo, que assim adquiria essa dignidade por nomeação régia, o monarca introduzia mais um elemento de diferenciação, o qual,

aliás, não deixou de ser pretexto para fricções entre os membros da corporação. Tal como se afirma na respectiva carta de provimento, Gonçalo Roiz havia andado em demanda com Bastião Themudo pela posse do cargo de mestre da Ribeira das Naus. Note-se que só neste escalão da hierarquia profissional parecia estarem reunidas as condições para se amealhar um pecúlio razoável, destacando-se também nesse aspecto o Mestre da Ribeira, quer entre seus pares quer comparativamente a outras profissões que o *Livro do Lançamento* revelou serem economicamente mais poderosas.

A este propósito, considerem-se as informações sintetizadas no Quadro I e a situação mais favorecida dos calafates, avaliados em 95 615 reais, contra os 61 600 dos carpinteiros navais. Ponderar o significado destes montantes passaria por recordar como a baliza superior para a capitação dos vizinhos da cidade se fixava no conto de reais, patamar acima do qual a fortuna comprava o prestígio e os privilégios próprios dos grupos conotados com a nobreza. Nenhum dos carpinteiros ou calafates, conhecidos a partir do lançamento de 1565, tinham fazendas ou rendimento próximo desse montante, contrariamente a alguns pilotos e mestres da carreira da Índia e Mina. Desta forma, interessa confrontar os valores médios das avaliações respeitantes aos oficiais da Ribeira com os montantes atribuídos a indivíduos com outras profissões afins.

### Quadro III

Profissões	N.º Obs.	Contribuição <i>per capita</i> (reais)
Cordoeiros	8	175 300
Pilotos	27	194 595
Pilotos da Carreira Índia	7	182 142
Mestres da Carreira Índia	11	337 454

Embora as amostras sejam mais reduzidas, da comparação entre os níveis de riqueza dos carpinteiros e calafates com os característicos de outras profissões dentro do mesmo grupo ocupacional, os cordoeiros, por exemplo, constata-se que estariam numa posição inferior em termos económicos. E as distâncias tornam-se ainda mais claras quando se consideram as capitações dos oficiais de Marinha, especializados numa rota, sem dúvida, exigente em conhecimentos adquiridos, mas à qual estavam implícitas aliciantes compensações, nomeadamente os direitos de quintalada que, por certo, dariam um largo contributo para aqueles apreciáveis níveis de rendimento médio.

Que os jornais dos carpinteiros navais não seriam muito elevados, já se adivinhava ao dar-se crédito às informações de João Brandão. Disse ele que as estopeiras, mulheres, nas suas palavras, «pobres», ganhavam «cada dia trinta a quarenta reais a desfazer enxarcia» para dela fiarem estopa de calafetagem<sup>40</sup>. Tratando-se de um trabalho não especializado, surpreende o valor dos jornais auferidos pelas

estopeiras, encarregues de fornecer o fio aos Armazéns de Guiné e Índia, atendendo ao que era pago ordinariamente a um carpinteiro ou calafate em serviço no estaleiro régio: 60 reais. Se as mulheres eram pobres, com jornais de 40 reais, como entender a situação dos carpinteiros navais, após anos de aprendizagem<sup>41</sup> e de um exame que lhes conferia o grau de mestre?... Juízos a que se deve dar uma relativa importância, pois viu-se como a avaliação média dos bens dos carpinteiros da ribeira os punha a par dos valores calculados nas freguesias mais abastadas de Lisboa, cerca de 60 000 reais. Contudo, nos meados do século XVI, entre os oficiais mecânicos ligados às actividades do estaleiro, os construtores navais, na generalidade, não seriam os mais abastados.

Não admira, assim, que nos orçamentos conhecidos respeitantes ao custo de uma nau da Índia, da década de 80, a parcela correspondente à mão-de-obra fosse a menos importante, uma vez que terá sido aquela que, relativamente aos outros factores, menor agravamento dos preços sofreu ao longo da centúria<sup>42</sup>. Atraso dos salários em relação ao comportamento geral dos preços, nomeadamente de certos bens básicos como o trigo e o carvão<sup>43</sup>. Encontrar-se-á aqui uma das explicações para a falta de mão-de-obra especializada que o *Regimento sobre Matrícula dos Oficiais de Navegação da Ribeira e Bombardeiros de 1591* pretendia combater? Seria esta conjuntura económica pouco favorável à iniciação de oficiais, fechando-se a corporação à admissão de novos elementos, como parece denunciar o regimento de 1626? Estaria aqui uma estratégia defensiva adoptada pelos já instalados, esperando defender-se de uma concorrência pouco oportuna? O espírito de corpo adquiria contornos mais nítidos em condições adversas, numa época em que as forças marítimas do reino, nesse final de século, revelavam já sinais de uma irreversível agonia perante a invasão dos serviços de transporte oferecidos pelas potências do Noroeste europeu<sup>44</sup>.

Não foi para solucionar esta falta de peritos que Filipe II promulgou uma lei em 1613, estipulando o aumento dos salários de carpinteiros. Evidenciam-se preocupações de outra natureza e de modo algum contraditórias com os aspectos mais modernos da gestão de uma «empresa de Estado». Previa-se que dali em diante os oficiais trouxessem a sua ferramenta, cuja quantidade e natureza o texto da lei discrimina, até então fornecida pela administração das obras em estaleiro. Os aumentos de jornais destinavam-se a cobrir apenas esse acréscimo de despesas que o oficial teria de suportar. Medida que visava a poupança de custos, porque evitaria os habituais descaminhos que estes bens levavam quando fornecidos pela Fazenda Régia. Mas, poucos anos mais tarde, pelo regimento de 1626, uma reiteração do de 1591, para resolver a falta de mão-de-obra, o Poder central apenas previa alargar consideravelmente as formas de contratação compulsiva, independentemente dos contingentes instituídos nos tempos dourados do Império. Directivas próprias do quotidiano de uma «empresa de Estado» na aurora da «Modernidade»... A estas, acrescenta-se a ingerência do Estado nos preceitos técnicos que enformavam o saber transmitido por mestres a aprendizes.

A lei de 1613<sup>45</sup> pretendia, antes de mais, padronizar as medidas e técnicas de construção naval, tendo em vista, fundamentalmente, ganhos de eficácia militar nos

protótipos criados. Propósitos que se poderiam já reconhecer numa provisão sebástica de 1567, ao exigir que qualquer carpinteiro naval, em trabalho nos desvairados estaleiros do reino, solicitasse, junto dos Armazéns de Guiné e Índia, os planos — «a forma e feição» — para a construção de um navio novo, se tivesse mais de 100 toneladas<sup>46</sup>. Ingerências que acabariam por cristalizar práticas instaladas, ao fechá-las a inovações que até então se haviam incorporado, uma vez encontrados os modelos aparentemente eficazes na arte da guerra no mar, mas não tanto para enfrentar a ousadia dos «rebeldes holandeses» que, palmo a palmo, conquistavam pacificamente as águas do Atlântico ao aumentarem desmesuradamente a sua frota mercante. Na multiplicação do número de efectivos navais afectos ao trato sustentava o inimigo a sua força<sup>47</sup>.

A Ribeira das Naus continuará a ser um estaleiro do Estado, mas as solicitações militares a que responde tornam-se cada vez mais decisivas no seu funcionamento. Lisboa não perderá o seu lugar como um importante porto. Porém, no século XVII, os navios do reino que punham a cidade em contacto com os centros europeus tenderiam a rarear, em termos relativos. Estagnando os transportes e a construção naval, agonizavam os grupos profissionais a estes sectores ligados, caindo no esquecimento o relativo desafogo económico que os bairros do Loreto e de Sta Catarina em tempos terão deixado transparecer.

<sup>1</sup> João de Barros, *Asia*. Primeira Década, Liv. IV, Cap. XI, ed. H. Cidade e M. Múrias, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1945, 174.

<sup>2</sup> *Ibidem*, 175.

<sup>3</sup> José Felicidade Alves (ed.) *Grandeza e Abastança de Lisboa em 1552*, Lisboa, Livros Horizonte, 1990.

<sup>4</sup> H. Lopes de Mendonça, *O Padre Fernando Oliveira e a Sua Obra Náutica*, Lisboa, Memórias da Academia, 1868, 150.

<sup>5</sup> *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa. Livro de Reis*, Lisboa, 1960, vol. V, 227.

<sup>6</sup> A. Vieira da Silva, *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*, Lisboa, Tipografia Comércio, 1900, 238. Na Lisboa actual, o sítio de Cata-Que-Fará abrangeria uma área um pouco a norte do Largo do Corpo Santo e a Rua de S. Paulo até à Rua das Flores, a oriente da Rua do Alecrim.

<sup>7</sup> B. Ajuda, 44-XIII-56, n.º 44, fl. 161.

<sup>8</sup> A tonelagem destes navios atinge níveis excepcionais, individualizando-os no contexto das diversas marinhas europeias. O seu gigantismo decorre da convergência de diversos factores de natureza náutica e comercial que não importa aqui explanar. Interessa antes sublinhar como essa característica inibia que os navios fossem reutilizados no serviço de outras rotas, uma vez que, logo no acto de encomenda, se procurava responder às contingências de uma rota específica. Duarte Gomes Solis, nos princípios do século XVII, testemunhava a falta de versatilidade das naus da Índia numa das cláusulas do contrato que propunha para a sua construção e exploração: na eventualidade de o contrato não ser cumprido pela Coroa, reclamava o pagamento das naus construídas ou começadas «por razon de no seruir las (as naus) del porte de la carrera de la India pera otra ninguna parte». Em



- Moisés Amzalak (ed.) *Discursos sobre los Comercios de las dos Indias por Duarte Gomes Solis*, Lisboa, 1943, 204.
- <sup>9</sup> H. Lopes de Mendonça, *ob. cit.* na nota 4, 32.
- <sup>10</sup> André Lespagnol, «L'entreprise d'État», em S. Cavacciocchi (ed.), *L'Impresa, Industria, Commercio, Banca. Sec. XIII-XVIII. Atti della ventiduesima Settimana di Studi (30 Aprile-4 Maggio 1990)*, Florença, Le Monnier, 1991, 693.
- <sup>11</sup> Para o confronto entre a organização da Ribeira das Naus e do Arsenal de Veneza, ver F. Lane. *Navires et Constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Paris, SEVPEN, 1965, e Leonor Freire Costa, *Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*, Trabalho de Síntese apresentado em Provas de Aptidão Pedagógica e Capacidade Científica no ISEG, policopiado, Lisboa, 1993.
- <sup>12</sup> Elizabeth Crouzet-Pavan, «Le Port de Venise à la fin du moyen âge: entre la lagune et la ville un 'effet' portuaire?», em S. Cavacciocchi (ed.), *I Porti como Impresa Economica. Atti della Diciannovesima Settimana di Studi (2-6 maggio 1987)*, Florença, Le Monnier, 1988, 628.
- <sup>13</sup> Leonor Freire Costa, *ob. cit.* na nota 11, 117-124, 291-293.
- <sup>14</sup> Lucien Fèbvre, *O Problema da Descença no Século XVI*, Lisboa, Editorial Início, s/d., 431-444.
- <sup>15</sup> André Lespagnol, *ob. cit.* na nota 10, 703, e F. Lane, «Meanings of Capitalism», *Economic History Review*, 2nd series, XVII, n.º 2, 1964, 213-233.
- <sup>16</sup> Armando Sousa Gomes, *Carpinteiros da Ribeira das Naus*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1931, 61-63.
- <sup>17</sup> António Cruz, *O Porto nas Navegações e na Expansão*, Lisboa, ICALP, 1983, 161-171.
- <sup>18</sup> J. D. Ford (ed.), *Letters of John III, King of Portugal*, Cambridge-Massachusetts, Harvard Univ. Press, 1931, 123.
- <sup>19</sup> F. Lane, *ob. cit.* na nota 11, 77.
- <sup>20</sup> *Ob. cit.* na nota 3, 64-65.
- <sup>21</sup> *Trabalhos Náuticos dos Portugueses*, Parte II, Lisboa, Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 2ª ed., 1988. Foi possível, por essa via, reconstituir a sucessão destes oficiais: Mestres dos carpinteiros: 1490-1503, João Afonso Chaves; 1503-?, Afonso Vaz; ?-1523, Álvaro Gil; 1523-?, Sebastião Gonçalves, homónimo de Bastião Gonçalves, almoxarife da Ribeira; ?-1555, Gonçalo Anes; 1555-1565, Sebastião Delgado; 1565-?- Bartolomeu Álvares; ?-1575, António Álvares; 1575-?, Luís Afonso; 1593 (?)-1609, Sebastião Themudo; 1609-?, Gonçalo Rodrigues.
- Mestres dos calafates: 1471-1502, João Afonso; 1502-1520, João Esteves; 1521-1528, João Fernandes; 1528-1561, João Álvares (Chancelaria D. João III, L. 14, fol. 126 vª); 1561-1570, André Fernandes; 1570-1594, Gaspar Fernandes; 1594-?, António Dias.
- <sup>22</sup> Lane, F., *ob. cit.*, 51-52.
- <sup>23</sup> *Regimento dos Mestres da Ribeira*, cópia seiscentista de um documento não datado constante dos depósitos da Biblioteca Central da Marinha (s/ cota).
- <sup>24</sup> Questão explorada por Estanislau de Barros, *Traçado e construção das naus portuguesas dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, Imprensa da Armada, 1933, 39.
- <sup>25</sup> Sousa Viterbo, *ob. cit.* na nota 21, 471.
- <sup>26</sup> *Livro do Lançamento e Serviço Que a Cidade de Lisboa fez a El-Rei Nosso Senhor no Ano de 1565*, Lisboa, Câmara Municipal, 1947, vols. I-IV.
- <sup>27</sup> João Brandão, *ob. cit.* na nota 3, 75-76 e 193.
- <sup>28</sup> Cristóvão Rodrigues de Oliveira, *Sumário em que Brevemente se Contem algumas Cousas (assi eclesiasticas como seculares), que ha na cidade de Lisboa (c. 1554)*, Lisboa, Casa do Livro, 1939, 84 e 89.
- <sup>29</sup> Podem agrupar-se as especializações dos mestres de carpintaria que povoam o *Livro do Lançamento*, nas seguintes formas de identificação: «carpinteiros de casa», «carpinteiros de marçaria», «carpinteiros de tenda» e «carpinteiros da ribeira». Encontra-se, ainda, um vasto universo de indivíduos apresentados como «carpinteiros» sem qualquer indicação

sobre a sua especialização. Os três primeiros grupos acima indicados foram ignorados no presente estudo, pois nada sugeria o seu envolvimento no estaleiro. Os dois últimos foram aqui considerados. Os da ribeira por razões óbvias: a sua identificação aparece quando se diz que as respectivas capitações devem ser ignoradas, por os seus nomes virem no rol dos Armazéns, ou por ser explícita a sua relação com o estaleiro. Quanto aos restantes, sem especialização conhecida, a sua inclusão neste estudo deve-se a duas ordens de razões: a primeira, por constituírem uma base de confronto de níveis de riqueza; a segunda, e a principal, porque é neste grupo indefinido que foram encontradas algumas das anotações relativas aos carpinteiros da ribeira, fazendo crer que esta genérica designação se deve a alguma imprecisão nas formas de registo. A título de exemplo, vejam-se os seguintes casos: «António Fernandes, carpinteiro em casas suas avaliado em vinte mil reais. Pagara Antonio Fernandes carpinteiro da ribeira. escuso»; «Maria Soares mulher de Afonso Pires carpinteiro, em casas suas avaliado em quarenta mil reais». É em nota, à margem, que se ressalva «Escusa por carpinteiro da ribeira e vir no Rol dos Armazéns». Não fosse a inclusão de Afonso Pires no contingente dos 300 carpinteiros disponíveis para obras régias e nada faria crer que Afonso Pires era carpinteiro da ribeira. Precavendo situações em que tal não sucedia, é de admitir que entre os 148 indivíduos que se diziam carpinteiros possam constar alguns — muitos ou poucos? — que fossem carpinteiros navais sem terem o direito de isenção do serviço especial.

- <sup>30</sup> A amostra reunida compõe-se de: carpinteiros sem especialização apurada: 123; carpinteiros da ribeira, do rol dos Armazéns: de que se conhece a morada: 29; destes conhece-se também a fortuna colectável de 26; carpinteiros da ribeira proprietários de casas alugadas: 13; carpinteiros braçais: 36; calafates: 25, dos quais 24 vinham no rol dos Armazéns, conhecendo-se o rendimento de 23.
- <sup>31</sup> L. Freire Costa, «Os Regimentos sobre a Matrícula dos Oficiais de Navegação, da Ribeira e Bombardeiros de 1591 e 1626», em *Revista de História Económica e Social*, Lisboa, Sá da Costa, 25, 1989.
- <sup>32</sup> *Ibidem*, 104.
- <sup>33</sup> *Ibidem*, p. 116. Pelo regimento de 1626 a resposta seria afirmativa, uma vez que nele se estipula a obrigatoriedade de cada mestre carpinteiro e calafate instruírem «os moços que forem de idade pera isso que aprendão na Ribeira». Porém, as notas de Nicolau de Oliveira (c. 1620) ao manuscrito de João Brandão levantam dúvidas quanto aos reais problemas subjacentes a esta documentação normativa. A propósito da informação de 1552 sobre os 150 carpinteiros que continuamente trabalhavam na Ribeira, Nicolau de Oliveira observou: «amãdão agora na Ribeira 600 carpinteiros e ganhão a 160 reais por dia». João Brandão «Majestade e Grandezas de Lisboa em 1552», edição do *Arquivo Histórico Português*, Lisboa, vol. XI, 1919.
- <sup>34</sup> Valor em que, então, poderia rondar o jornal de obreiro. Por um contrato de «servidão e obrigação», datado de 3 de Abril de 1579, comprometia-se um mestre calafate durante seis anos a iniciar um moço que com ele moraria para que aprendesse todos «os segredos do dito ofício sem lhe esconder cousa alguma de maneira que findo o dito tempo o dito moço seria obreiro do dito ofício e tall que por elle possa ganhar sua vida e não no dando tall ho tera tanto tempo consigo dando lhe jornall de obreiro». Terminada a aprendizagem, cabia ainda ao mestre entregar ao aprendiz 3000 reais e as ferramentas que lhe seriam necessárias, «como he uso e costume». ANTT, *Cartórios Notariais de Lisboa*, n.º 1, caixa 2, Liv. 10, fl. 73-74 vº.
- <sup>35</sup> *Livro Primeiro do Tombo das Propriedades Foreiras*, citado em José Albertino Rodrigues, «Ecologia urbana de Lisboa, na segunda metade do século XVI», em *Análise Social*, Vol. VIII, Lisboa, 1970, 103-104.
- <sup>36</sup> Embora nesta residissem apenas três dos 10 fixados no Loreto.
- <sup>37</sup> A. Borges Coelho, *Quadros para uma Viagem a Portugal no Séc. XVI*, Lisboa, Caminho, 1986, 93.
- <sup>38</sup> *Ibidem*, 64.

- <sup>39</sup> Citado em H. Beynon, «Class and Historical Explanation» em M. L. Bush (ed), *Social Orders and Social Classes in Europe since 1500. Studies in social stratification*, New York, Longman, 1992, 232.
- <sup>40</sup> *Ob. cit.* na nota 3, 89.
- <sup>41</sup> Era-lhes exigido saber ler e escrever para que pudessem aprender de seus mestres «a esquadria e o modo e forma das fabricas», em *Regimento dos Mestres da Ribeira*, Ms. da Biblioteca Central da Marinha.
- <sup>42</sup> Os preços dos factores produtivos subiram na generalidade ao longo do século XVI, agravando os custos globais que triplicam em 80 anos, apesar de os salários registarem uma variação menor, tendo aumentado apenas para o dobro num período compreendido entre 1550 e 1620. Ver L. Freire Costa, *ob. cit.* na nota 11, 126-133.
- <sup>43</sup> V. Magalhães Godinho, *Introdução à História Económica*, Lisboa, Livros Horizonte, s/d., 125-126; Idem, «Revolução dos Preços» em *Ensaio, II*, Lisboa, Sá da Costa, 1978, 231-235.
- <sup>44</sup> Tema que aguarda estudos aprofundados. Vejam-se os sintomas desta realidade por exemplo em V. Rau, *A Exploração e Comércio do Sal de Setúbal*, Lisboa, Bertrand, 1951, e M. A. Fernandes Moreira, *O Porto de Viana do Castelo na Época dos Descobrimentos*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1984.
- <sup>45</sup> ANTT, *Leis*, maço 3, d. 84
- <sup>46</sup> B. Ajuda, *Miscelânea*, 44-XIII-56, fls. 207 v<sup>o</sup>-212.
- <sup>47</sup> J. Gentil da Silva, «Informação sobre as forças que tinham os Holandeses no início do século XVII e em que consistiam», em *XIII Congresso da Associação Portuguesa para o Progresso das Ciências, celebrado em Lisboa de 23 a 29 de Outubro de 1950*, Tomo VIII, Porto, Imprensa Portuguesa, 1951, 401-450.