



## ANAIS DE HISTÓRIA DE ALÉM-MAR

Vol. XXIII (2022)

ISSN 0874-9671 (impresso/print)

ISSN 2795-4455 (electrónico/online)

Homepage: <https://revistas.rcaap.pt/aham>

---

### ***Contributos para o estudo dos construtores navais nas ribeiras do Estado da Índia (1500-1640)***

Liliana Oliveira 

---

#### **Como Citar | How to Cite**

Oliveira, Liliana. 2022. «Contributos para o estudo dos construtores navais nas ribeiras do Estado da Índia (1500-1640)». *Anais de História de Além-Mar* XXIII: 79-97.

<https://doi.org/10.57759/aham2022.39927>.

#### **Editor | Publisher**

CHAM – Centro de Humanidades | CHAM – Centre for the Humanities

Faculdade de Ciências Sociais e Humanas

Universidade NOVA de Lisboa | Universidade dos Açores

Av.ª de Berna, 26-C | 1069-061 Lisboa, Portugal

<http://www.cham.fcsh.unl.pt>

#### **Copyright**

© O(s) Autor(es), 2022. Esta é uma publicação de acesso aberto, distribuída nos termos da Licença Internacional Creative Commons Atribuição 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt>), que permite o uso, distribuição e reprodução sem restrições em qualquer meio, desde que o trabalho original seja devidamente citado.

© The Author(s), 2022. This is a work distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), which permits unrestricted reuse, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



As afirmações proferidas e os direitos de utilização das imagens são da inteira responsabilidade do(s) autor(es).

The statements made and the rights to use the images are the sole responsibility of the author(s).

# Contributos para o estudo dos construtores navais nas ribeiras do Estado da Índia (1500-1640)\*

Liliana Oliveira\*\*

*Anais de História de Além-Mar XXIII* (2022): 79-97. ISSN 0874-9671

## Resumo

Os estaleiros indianos desenvolveram-se para responder aos desafios do alargamento do Império. Gradualmente, estes espaços assumiram duas dimensões: a sua atividade destinou-se a satisfazer as necessidades da rota do Cabo e a dar apoio a um outro circuito comercial, o intra-asiático. Para garantir a funcionalidade de todo este sistema, existia em cada ribeira um grupo profissional responsável pelas tarefas de construção e reparação naval, tão necessárias às transações realizadas. É nosso propósito compreender quem eram e como se organizavam estes indivíduos, de forma a perceber, se possível, se esta estrutura influenciou/condicionou a dinâmica dos estaleiros asiáticos.

**Palavras-chave:** Estado da Índia, Mão-de-obra, Construção Naval, Expansão Portuguesa.

Data de submissão: 13/12/2021

Data de aprovação: 31/08/2023

## Abstract

Indian shipyards were developed to respond to the challenges of the empire's expansion. Gradually, these spaces took on two dimensions: their activity was intended to satisfy the needs of the Cape route, and to support another commercial circuit, the intra-Asian. To guarantee the functionality of this entire system, there was a professional group in each riverside responsible for the tasks of shipbuilding and ship repair, which are so necessary for the transactions carried out. It is our purpose to understand who these individuals were and how they were organized, to understand, if possible, if this structure influenced/conditioned the dynamics of Asian shipyards.

**Keywords:** Estado da Índia, Manpower, Shipbuilding, Portuguese Expansion.

Date of submission: 13/12/2021

Date of approval: 31/08/2023

\* Trabalho financiado por fundos nacionais através da Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT), I.P., no âmbito do projeto de Doutoramento «Logística naval e consolidação imperial. A construção naval no Estado da Índia (1500-1640)» – SFRH/BD/132432/2017.

\*\* CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço e Memória», Universidade do Porto, Portugal.

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-7441-2401>. *E-mail*: [lilianacmagoliveira@gmail.com](mailto:lilianacmagoliveira@gmail.com).

A autora deste artigo escreve de acordo com a ortografia do AO90.

A temática que trazemos para discussão é parte integrante de um projeto em curso – um projeto de doutoramento que visa o estudo da construção naval implementada no Estado da Índia, com foco no sistema de produção, matérias-primas e mão-de-obra, entre 1500 e 1640. Sabe-se que a funcionalidade de todo este sistema esteve dependente de um grupo laboral, responsável pelas tarefas de construção e reparação das embarcações, tão necessárias para assegurar o fluxo transacional. Se comparado com o Reino, verificamos que existia em cada porto de mar um corpo de elite de carpintaria e de calafates que garantiam a oferta desta mão-de-obra. Composto por mestres examinados nos ofícios a desempenhar, representavam-se em número fixo e auferiam, por parte do poder central, um número significativo de isenções e privilégios que tornavam esta atividade mais atrativa (Costa 1997, 273; Barros 2016; Oliveira 2017, 39-42).

Tendo em conta estes indicadores, é nosso propósito indagar acerca desta mão-de-obra, questionando-nos sobre a sua proveniência, classificação, organização e hierarquização. No limite, e se nos for possível, queremos perceber se esta estrutura influenciou e/ou condicionou a dinâmica dos estaleiros asiáticos. Adverte-se que aquilo que vamos apresentar consiste num ensaio, em que, partindo de um conjunto específico de fontes financeiras – «Orçamentos» – em correlação com a legislação normativa – «Regimentos das fortalezas» (Pissurlencar 1951) –, se pretende responder às questões levantadas e/ou clarificar dúvidas emergentes na busca dessas respostas.

Pouco ou nada se sabe acerca da mão-de-obra naval que laborou no Estado da Índia, remetendo-nos apenas para alguns aspetos apresentados por Patrícia Carvalho (Carvalho 2008), nomeadamente ao que à classificação destes ofícios diz respeito, e para alguns indicadores provenientes de um estudo, relativo a um determinado espaço e período mais tardio do que aquele que nos encontramos a analisar, levado a cabo por Paulo Teodoro de Matos e Jan Lucassen (Matos e Lucassen 2020, 2019). O cenário é bem díspar quando olhamos para o caso da metrópole, onde estudos como os de Amélia Polónia (Polónia 2007, 2001), Amândio Barros (Barros 2016), Leonor Freire Costa (Costa 1997, 1994) Manuel Moreira (1995) e Liliana Oliveira (Oliveira 2017) têm contribuído para uma maior compreensão desta malha profissional do ponto de vista político, económico e social. Apesar da realidade explanada, este breve estudo sobre a mão-de-obra no Estado da Índia é, em parte, inovador, pois apresenta de uma forma sistemática uma análise deste quadro profissional, olhando para as suas classificações, funções e hierarquização, à luz das estruturas em que se inseriam.

Note-se, mais uma vez, que esta breve investigação nada mais retrata que uma pequena parte de uma investigação mais lata a ser desenvolvida num projeto de doutoramento.

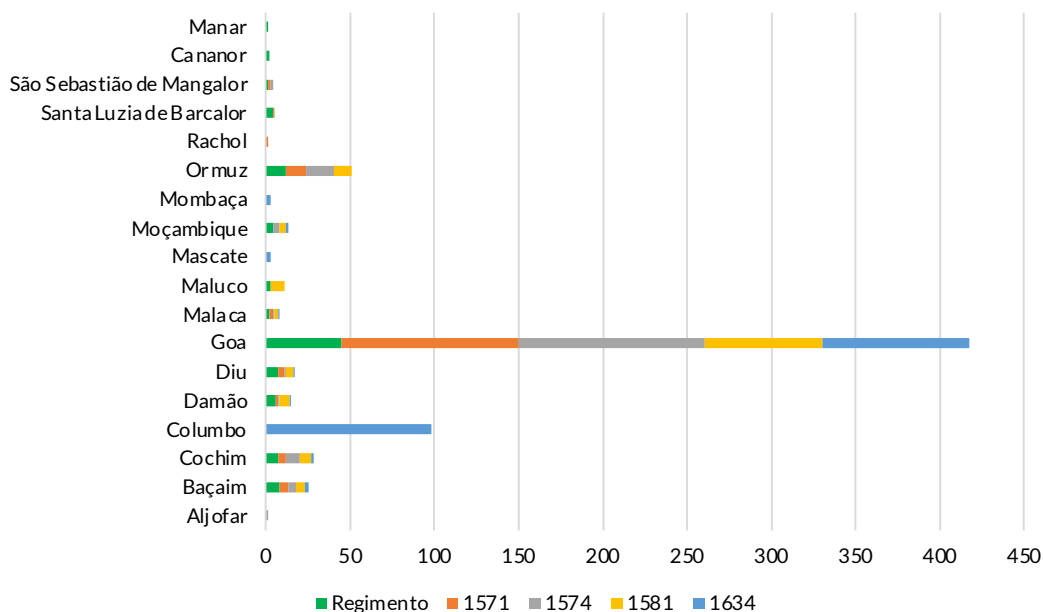
A análise partiu dos Orçamentos do Estado da Índia – uma documentação de carácter financeiro, onde se registavam as despesas e sobejos de cada fortaleza, a par dos Regimentos das fortalezas, que regimentavam as despesas, rendas, oficiais e instituições de cada um destes espaços. Através deste corpo documental, conseguimos entender quais os ofícios sistematizados em cada estrutura administrativa e em cada estrutura de produção naval, como se de um grupo profissional hierarquizado se tratasse.

Olhando para o que ocorreu no Reino, com a elaboração dos *Regimentos de 1591 e de 1626*, que tinham como finalidade registar a proveniência de todos os oficiais de navegação e das ribeiras para facilmente recrutar quando necessário, o mesmo não se verifica no caso dos oficiais do Estado da Índia, representando a ausência, por parte da Coroa, de uma preocupação em normalizar e enquadrar estes indivíduos como grupo profissional, determinando funções, deveres e formação. Criados em períodos de necessidade, em que a mão-de-obra disponível era escassa porque as atividades marítimas eram menos atrativas, devido às perdas associadas, os *Regimentos de 1591 e de 1626* foram a solução encontrada no Reino para resolver um problema que se arrastava no tempo e que se agravava com as fugas constantes aos recrutamentos, num período de guerra contra os ingleses e os holandeses (Costa 1989). No caso indiano, é provável que as deliberações dos oficiais a existir em cada instituição de uma fortaleza – armazéns, ribeiras, ferrarias, etc. –, através dos regimentos, estejam enquadradas num desejo de controlo e regulamentação das atividades e dos ofícios dependentes da Fazenda Real.

O controlo político e administrativo português na Índia efetuou-se, inicialmente, por órgãos de gestão da atividade mercantil, e só posteriormente por representantes e instituições soberanas. As fortalezas e as feitorias (entrepostos comerciais fortificados) eram as «instituições» que atestavam a presença e o controlo português na região e que garantiam a fiscalização e movimentação do tráfego comercial. Havia que criar uma rede administrativa, alicerçada nos interesses comerciais, que permitisse *a posteriori* desempenhar funções de gestão e de apoio logístico (Thomaz 1994; Luz 1952; Santos 1999; Russell-Wood 2017). A esta rede interessava a circulação dos bens (e não a sua produção direta), as relações entre os homens (mais do que os homens em si) e o controlo dos mares face ao domínio das terras (Costa 2002). Por esta razão, a nossa análise e o corpo

documental selecionado incidem sobre as fortalezas que compunham politicamente o Estado da Índia.

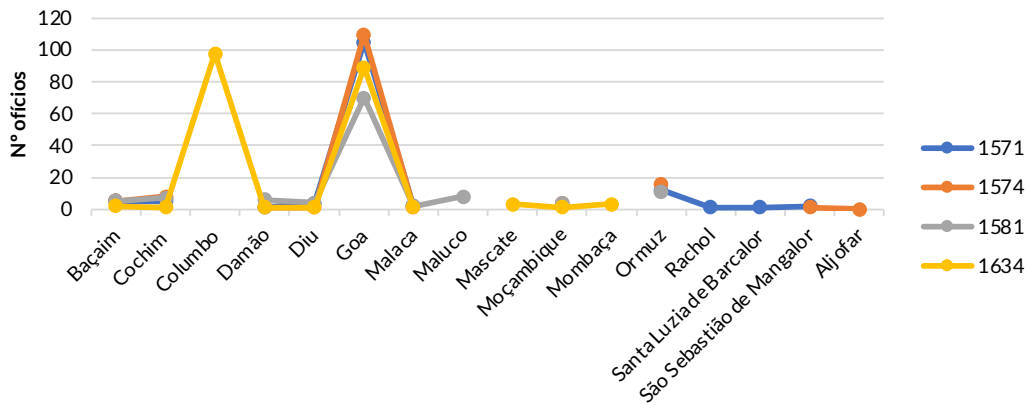
Sabe-se que, no período em estudo, foram realizados onze orçamentos<sup>1</sup>, nove dos quais referentes aos anos de 1571, 1574, 1581, 1588, 1588-1590, 1607, 1609-1612, 1620, 1634 (Matos 1999, 2-3). Devido a problemas de acesso ou de reprodução da documentação em causa, optou-se por trabalhar com uma amostra de cinco orçamentos, a saber – 1571 (Matos 1999), 1574 (Godinho 1982), 1581 (Matos 1982), 1607 (Silva 1972) e 1634<sup>2</sup>. Após a sua análise concluiu-se que, na prática, somente quatro orçamentos – 1571, 1574, 1581, 1634 – nos davam indicadores claros de uma estrutura profissional, já que descreviam para cada instituição os ofícios e o respetivo vencimento. Neste seguimento, toda a informação recolhida do *Orçamento de 1607* foi excluída, por somente apresentar valores totais das despesas de cada instituição, por fortaleza.



1 Regimentos *versus* Orçamentos. Créditos: Autora.

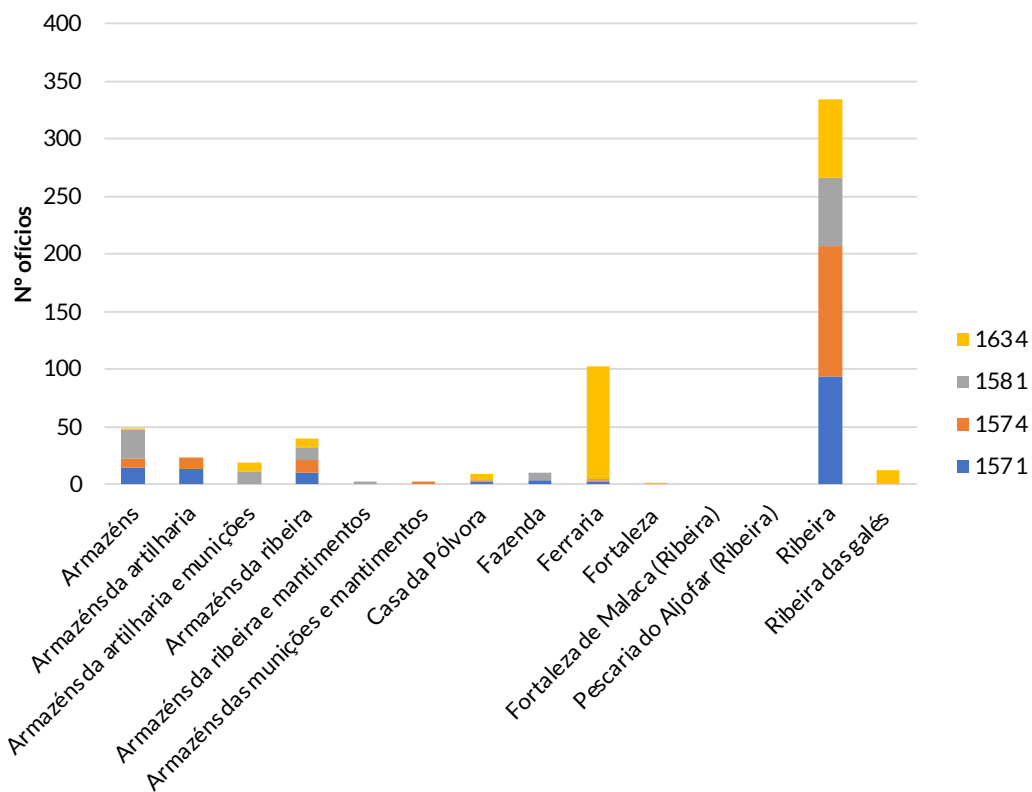
<sup>1</sup> 10.º – 1680; 11.º – 1684-1687.

<sup>2</sup> Biblioteca Nacional de Portugal, COD 1783.

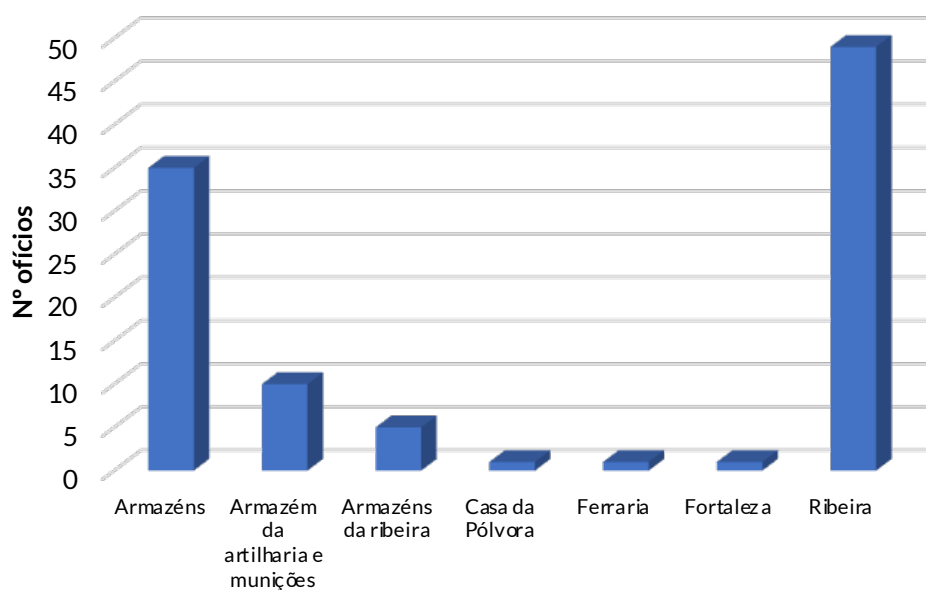


2 Distribuição das Fortalezas por Orçamentos. Créditos: Autora.

Ao confrontar a informação recolhida a partir dos orçamentos com aquela proveniente dos regimentos, concluímos que, num total de dezoito fortalezas registadas, Columbo, Mascate, Mombaça, Rachol e a Pescaria de Aljôfar não tinham regimento. Já analisando os orçamentos na longa duração, verifica-se que o registo das fortalezas identificadas não é constante. Algumas fortalezas – Columbo, Mascate, Maluco, Mombaça, entre outras – aparecem unicamente listadas num Orçamento.



3 Distribuição dos ofícios por instituições, segundo os Orçamentos. Créditos: Autora.



4 Distribuição dos ofícios por instituições, segundo os Regimentos. Créditos: Autora.

Idênticas mutações se apuram quando observamos as instituições inscritas. Os Orçamentos demonstram, de uma forma clara, a transformação que as instituições sofreram ao longo dos tempos e a ambiguidade das suas designações, em oposição ao que se certifica através regimentos, em que há uma invariabilidade. Os Armazéns são bom exemplo disto. Em primeiro lugar, atesta-se uma imprecisão da terminologia a utilizar em alguns orçamentos, com o uso da designação generalizada «Armazéns», abrangendo, em hipótese, um ou mais armazéns especializados. E em segundo, verifica-se uma mudança e evolução das próprias instituições, que se tornam mais polivalentes e assumem novas designações. Atentemos no exemplo dos «Armazéns de artilharia» e dos «Armazéns de munições e mantimentos», que surgem nos *Orçamentos de 1571 e 1574*, mas que nos *Orçamentos de 1581 e 1634* se agrupam e tomam a denominação «Armazéns de artilharia e munições». Estas evidências poderão significar uma mutação das próprias instituições de acordo com as necessidades temporais, conforme se verifica, em análises paralelas, com os ofícios referentes a estas instituições.

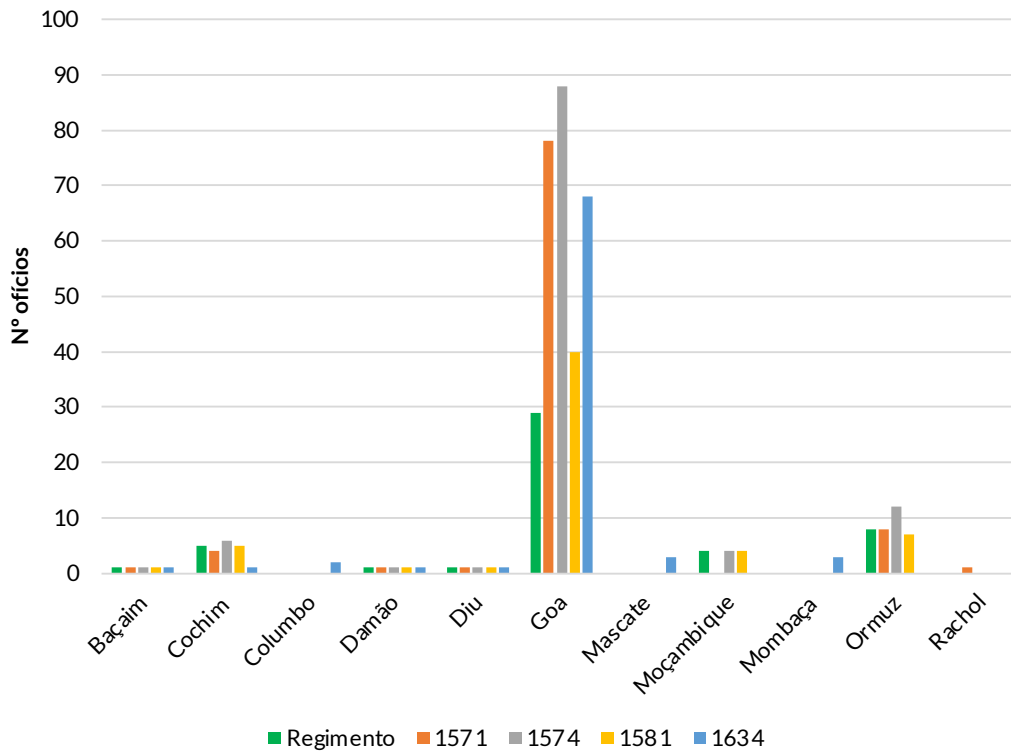
Os ofícios que compõem a mão-de-obra a estudar eram parte integrante das ribeiras; de fora da nossa análise ficam os cargos relativos aos Armazéns da Ribeira, que consideramos serem elementos agregadores de uma estrutura administrativa e de gestão. Para proceder à estratificação desta malha profissional, tomamos como regra os ofícios descritos como sendo oficiais de uma ribeira no *Orçamento de 1574*, o primeiro a assumir esta «hierarquia» ou «organização profissional» enquanto tal.

Segundo o *Orçamento de 1574*, os oficiais da ribeira eram um grupo composto por vinte e cinco ofícios, tendo o guarda-mor da ribeira à cabeça e o mocadão-mor dos pedreiros por último, seguindo as descrições da documentação. Comparando com o que se sabe para o Reino, em que se conhece a existência pelo menos dos ofícios de mestre da ribeira, mestre dos calafates, mestre dos cordoeiros, calafates e cordoeiros (Costa 1997, 1994, 1989; Oliveira 2017), prova-se que havia ofícios próprios das ribeiras do Estado da Índia, como são os casos do mocadão, nas suas díspares variantes, e do naique. Para melhor compreensão, sabemos que o mocadão era uma espécie de chefe de um determinado grupo de oficiais (Dalgado 1919, 58) e que havia mocadões para todo o tipo de oficiais, desde os carpinteiros aos cordoeiros, aos do carvão, aos pedreiros, etc. Importa aqui sublinhar o mocadão dos elefantes, responsável pelo tratamento destes animais, mas também os mocadões dos diferentes tipos de marinheiros – arábios, canarins, naiteas – que, como se pode compreender, era mão-de-obra local. No que ao naique diz respeito, sabe-se que em geral designava um capitão (Dalgado 1919, 91-2).

Ofícios registados	Apontador da Ribeira
	Escrivão do Guarda-mor da Ribeira
	Guarda-mor da Ribeira
	Mestre da Casa da Fundação
	Mestre da Cordoaria
	Mestre dos Calafates
	Mestre da Ferraria
	Mestre da Remolar
	Mestre dos Reparos
	Mestre da Ribeira
	Mestre da Tanoaria
	Mestre dos Tanques
	Mestre dos Torneiros
	Meirinho da Sala dos Bragas
	Meirinho da Ribeira
	Mocadão-mor dos elefantes
	Mocadão-mor dos marinheiros arábios
	Mocadão-mor dos marinheiros canarins
	Mocadão-mor dos marinheiros naiteas
	Mocadão-mor dos Pedreiros
	Naique de guarda de noite e dia da Ribeira
	Naique do Mocadão-mor
	Patrão-mor da Ribeira
Piloto-mor da Índia	
Porteiro da Ribeira	



6 Total de ofícios por ribeiras. Créditos: Autora.



7 Distribuição dos ofícios pelas ribeiras. Créditos: Autora.

As ribeiras de Goa, Ormuz (com trinta e cinco ofícios), Cochim (vinte e um ofícios) e Moçambique (doze ofícios) aparecem como aquelas que registaram mais ofícios, sendo evidente o destaque para Goa com trezentos e três ofícios. De seguida, surgem as ribeiras de Damão, Diu e Baçaim, onde se registam cinco ofícios para cada. Se olharmos para estes números e os relacionarmos com uma linha de tendência de produtividade, tendo em conta o registo contínuo dos ofícios, verifica-se que as ribeiras de Goa, Cochim, Damão e Baçaim foram aquelas que, ao longo do período em análise, tiveram incessantemente despesas com oficiais da ribeira. Estes indicadores provam que havia uma indústria naval em funcionamento no Estado da Índia, tendo à cabeça a ribeira de Goa, à semelhança do que acontecia no Reino, em que Lisboa era o principal centro de produção e reparação naval. Cochim, Damão, Baçaim, Ormuz e, no limite, Moçambique, surgem como polos complementares de todo este processo.

A este propósito, é importante realçar que a distribuição de mão-de-obra seguia aquela que ocorria no Reino, já que nos processos de construção a ribeira de Goa era tida, por vezes, como a ribeira de finalização da obra começada, nomeadamente no que à construção da terceira ou quarta

coberta dizia respeito; assim, esta realidade poderá justificar a organização laboral que se estabeleceu no Estado da Índia<sup>3</sup>.

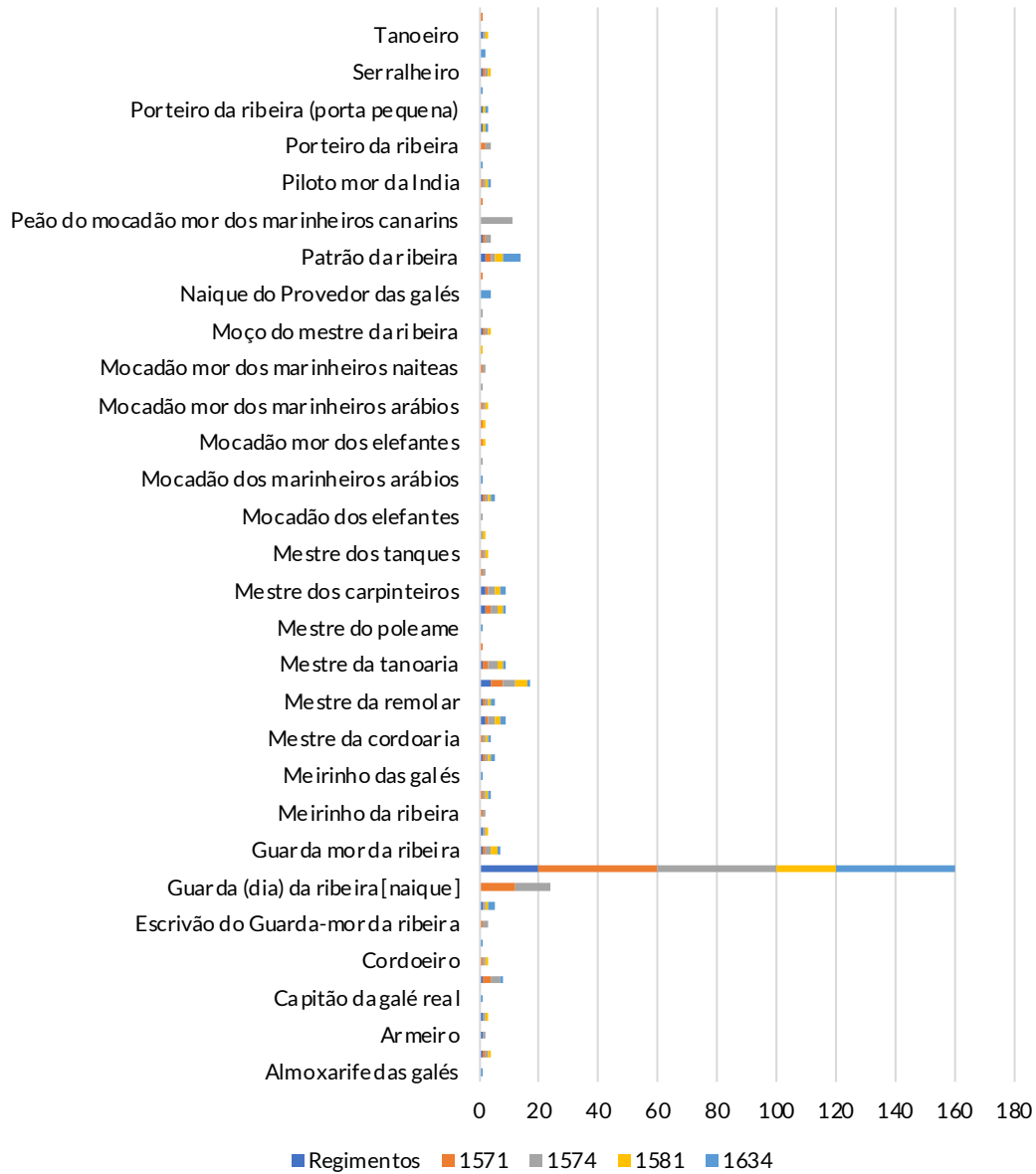
Quando nos questionamos acerca dos ofícios mais representativos, constatamos que são os guardas de vigia da ribeira, designados naiques, nomeadamente os encarregados da guarda noturna. Ao cotejar este ofício com os ofícios das restantes ribeiras, verificamos que era exclusivo da ribeira de Goa. Pelos *Orçamentos de 1571 e de 1634* previa-se uma despesa com cerca de quarenta naiques noturnos, valor que nos *Orçamentos de 1574 e 1581* sofre uma redução para metade. Já no que respeita aos naiques diurnos, o valor apresentado era inferior, cerca de doze indivíduos, sendo este ofício descrito unicamente nos *Orçamentos de 1571 e de 1574*.

A variável subjacente aos valores despendidos com os naiques é compreensível se tivermos em conta que estamos perante um ofício exercido por um grupo de pessoas, em oposição a ofícios como os de patrão da ribeira, mestre da ribeira ou mestre dos calafates, que, por norma, eram desempenhados por uma só pessoa, como se de um chefe se tratasse.

Parece evidente a presença de uma mão-de-obra estruturada, listada e dependente da Fazenda Real, e uma outra de carácter sazonal. Regra geral, pelo estudo dos orçamentos, compreende-se que os carpinteiros, calafates e cordoeiros eram recrutados em períodos específicos, uma vez que não eram descritos com os restantes ofícios regulamentados das ribeiras. Os gastos com o pagamento das jornas eram arrolados nas despesas extraordinárias das fortalezas, juntamente com os de outros ofícios e encargos, não sendo especificado o número de indivíduos que laboravam. Os *Regimentos de Diu de 1565 e de Ormuz de 1568* são claros neste ponto. Na ribeira de Diu, não havia carpinteiros forçados, sendo recrutados quando necessários, e na ribeira de Ormuz, em vez de existir um corpo permanente de carpinteiros malabares eram recrutados carpinteiros locais, quando oportuno. Não é de menor importância indagar acerca do papel destes carpinteiros locais, que muito sabiam sobre construção naval e que em parte viriam a influenciar as técnicas de construção naval dos portugueses no Oriente. Conhecedores de uma tradicional construção naval, que tinha em Calecut o principal centro de produção e com a chegada dos portugueses estes carpinteiros locais, rapidamente se mostraram recetivos a ensiná-los e auxiliá-los na escolha e no corte da melhor madeira para cada componente das embarcações e

<sup>3</sup> «Sobre o que propos Antonio de Pinho da Costa acerca da compra da pimenta. De 6 de Março de 1634», Arquivo Nacional Torre do Tombo, Livro das Monções, Livro 31, fl. 341.

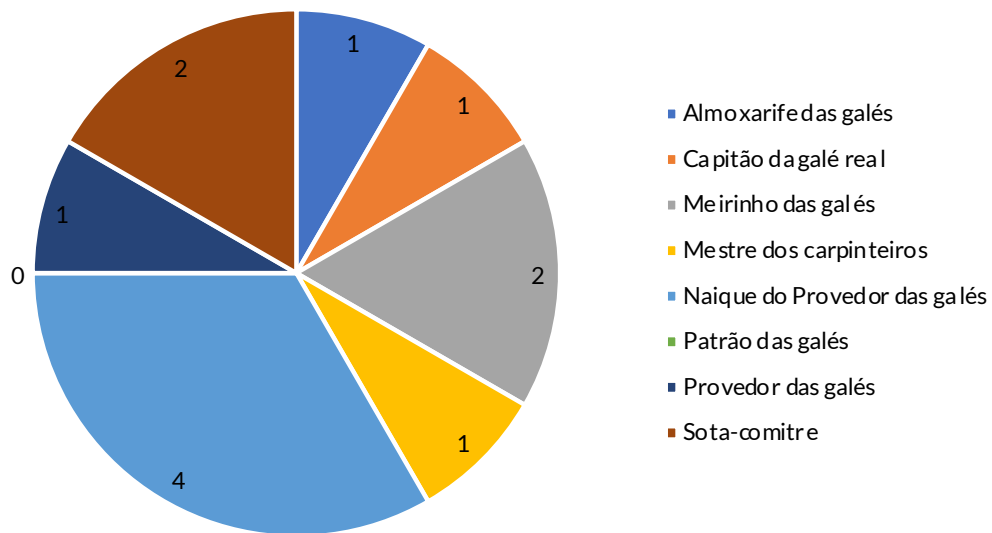
em técnicas de construção, como o uso de cascas de coco para fabricação de caíro ou produção de uma composição, designada galagala, para calafetagem das embarcações (Mathew 2017, 2010, 1997).



8 Distribuição dos ofícios existentes na ribeira de Goa. Créditos: Autora.

Ao examinar o corpo de oficiais que compunha a ribeira de Goa compreende-se que era a mais estruturada e hierarquizada em comparação com as restantes ribeiras. O patrão, os mestres da ribeira, dos calafates, da ferraria, da remolar, da Casa da Fundição, etc., constituíam o núcleo de mão-de-obra permanente e especializado que alimentava o

sistema. Em antítese, ofícios como mestre da tanoaria, do poleame ou mocadão dos marinheiros integravam uma mão-de-obra sazonal, registrada quando necessária.



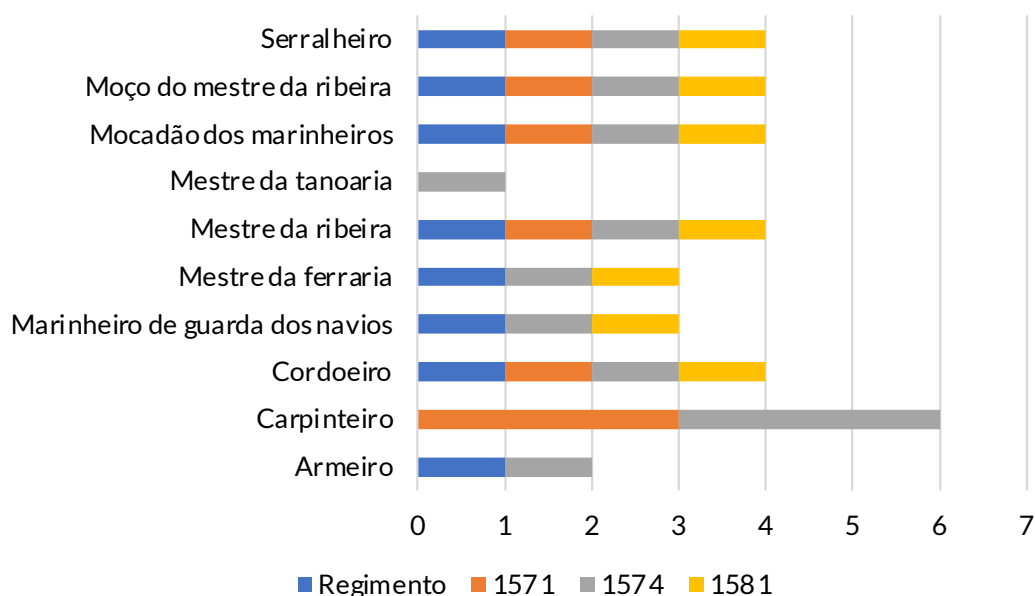
9 Distribuição dos ofícios existentes na ribeira das galés de Goa. Créditos: Autora.

A ribeira de Goa estava dividida em duas estruturas: por um lado, tínhamos a ribeira grande de Goa e, por outro, a ribeira das galés, especializada na produção deste tipo de embarcações, que detinha uma estrutura profissional própria, embora equivalente à da ribeira grande. Esta realidade suscita-nos três questões: 1) por que razão só parece no *Orçamento de 1634* uma estrutura hierarquizada para a ribeira das galés de Goa, sabendo que tal se verificava para a ribeira grande desde 1574 e que o primeiro registo de construção nesta ribeira remonta a 1582 (Pereira 1965, vol. 2, 253-54)?; 2) quantos patrões de galés existiam, tendo por base aquilo que o orçamento diz: «A cada patram de galle por anno quarenta e tres mil e duzentos reis»?; 3) quererá a substituição da designação “mestre da ribeira” pela de “mestre carpinteiro” traduzir uma inferioridade desta ribeira, ressalvando que exemplos semelhantes se verificaram para outros estaleiros, ou tais designações representam a mesma coisa, sendo utilizadas de forma diferente sem razão aparente?

Ofício	Regimento	1571	1574	1581	1634	Total
Escrivão do Guarda-mor da ribeira			1			1
Guarda-mor da ribeira	1		1	1		3
Mestre da ribeira	1	1	1	1		4
Mestre da tanoaria	1	1	1	1		4
Mestre dos calafates	1	1	1	1		4
Patrão da ribeira	1	1		1	1	4
Patrão-mor da ribeira			1			1

<sup>10</sup> Número de oficiais existentes na ribeira de Cochim. Créditos: Autora.

Outros estaleiros existiram no Estado da Índia, conhecidos através da bibliografia e comprovados pela análise dos orçamentos em causa. A ribeira de Cochim detinha, parcialmente, uma estrutura profissional equiparada à de Goa. Cochim foi o primeiro grande centro de construção naval, perdendo relevo com a transferência da última escala da Rota do Cabo de Cochim para Goa, sobretudo a partir de 1611 (Correia 1997, 131; Carvalho 2008, 19; Disney 1981, 25; Bethencourt e Chaudhuri 1998, vol. 2, 301). Pelo *Regimento de Cochim de 1569* sabe-se que esta ribeira tinha um patrão da ribeira, um guarda-mor, um mestre da ribeira, um mestre dos calafates e um mestre da tanoaria. Este corpo profissional foi constante em praticamente todos os orçamentos registados, com exceção do *de 1634*, onde se regista apenas o ofício de patrão da ribeira. A falta de informação sobre este corpo de oficiais impede-nos de concluir sobre uma possível decadência deste estaleiro. Isto porque, embora Cochim tivesse perdido importância face à ribeira de Goa, tal não significa que deixasse de contribuir para a construção naval. Se olharmos para este grupo laboral, concluímos que se tratava de uma ribeira dedicada à construção, não só pela mão-de-obra especializada que detinha, como pela presença do patrão da ribeira, encarregado da gestão deste espaço e desta atividade.



11 Distribuição dos ofícios existentes na ribeira de Ormuz. Créditos: Autora.

Ormuz figura como o terceiro estaleiro organizado hierarquicamente, onde mestre da ribeira, acumulando funções de patrão, cordoeiro, carpinteiro, mocadão dos marinheiros, moço do mestre da ribeira, marinheiro que guarda os navios e serralheiro compõem a sua mão-de-obra, indo ao encontro do proposto no *Regimento de 1568*.

À semelhança do que se verifica para Ormuz, o ofício de mestre da ribeira, que acumula com a função de patrão, é o único ofício registado para as ribeiras de Damão e Baçaim, consideradas abaixo das anteriores, numa escala de espaços de produção. A mesma realidade se verifica para a ribeira de Diu, embora o mestre da ribeira não acumule funções de patrão.

Ribeira	Regimento	1571	1574	1581	1634
Baçaim	1	1	1	1	1
Damão	1	1	1	1	1

12 Número de ofícios registados nas ribeiras de Damão e Baçaim. Créditos: Autora.

Com uma mão-de-obra composta por mestre carpinteiro, calafate, tanoeiro e ferreiro, é descrita a ribeira de Moçambique. Com esta descrição de oficiais, é provável que o estaleiro se tivesse especializado na reparação naval, já que era um importante centro de escala nas viagens da Rota do Cabo.

Ofício	1574	1581	Total
Calafate	1	1	2
Ferreiro	1	1	2
Mestre dos carpinteiros	1	1	2
Tanoeiro	1	1	2

<sup>13</sup> Número de ofícios registados na ribeira de Moçambique.

Pontualmente, são descritas despesas com oficiais da ribeira em certos orçamentos. São os casos de Assarim e Rachol, no *Orçamento de 1571*, com a descrição de despesas com o mestre carpinteiro ou da ribeira, ou das ribeiras de Mombaça, Mascate e Columbo. Ao contrário de Mombaça, que apenas apresenta como mão-de-obra um carpinteiro e dois ferreiros, as ribeiras de Mascate e de Columbo ostentam uma estrutura hierarquizada, composta por patrão da ribeira, mestre da ferraria e mestre dos tanoeiros, num caso, e patrão da ribeira, mestre da ferraria, ferreiro e polvorista, noutro. Questionamo-nos quanto ao significado destas mutações, querendo crer que tais estruturas representavam a existência de uma rede mais ampla de infraestruturas de suporte a uma atividade de logística naval. É certo que o avolumar das atividades de navegação da Rota do Cabo e os ataques corsários, primeiro dos otomanos, e em seguida dos ingleses e holandeses, poderão ter levado a que se complexificasse a estrutura de reparação e de construção naval no Estado da Índia (Costa e Rodrigues 1992; Murteira 2012).

A par da construção ou reparação naval, alguns espaços especializaram-se em atividades que serviram de apoio à produção naval, como a fortaleza de Malaca, onde todas as despesas com mão-de-obra incidiram sobre o mestre das ferrarias. Neste caso particular, uma vez que não se verificou qualquer registo para outra atividade, como a ribeira, e que o seu regimento não previa a existência do ofício de patrão da ribeira ou de mestre dos calafates, consideramos este espaço exclusivamente dedicado à ferraria.

## Conclusão

Parece evidente que existiu nos estaleiros do Estado da Índia um corpo profissional estruturado, mutável conforme as necessidades conjunturais, com uma atividade especializada de acordo com cada espaço. Pela presença de uma orgânica definida e hierarquizada para a ribeira de Goa, e de outras mais primárias, mas igualmente sinónimas de um corpo

complexo (englobando um patrão da ribeira, um mestre da ribeira, um mestre dos calafates, um mestre dos tanoeiros, para as ribeiras de Ormuz, Damão e Baçaim), podemos atestar a especialização destes espaços na construção naval. Eram espaços que detinham um grupo de mão-de-obra especializada de uma forma contínua e que assegurava o seguimento desta atividade. Em comparação, pela maior incidência de carpinteiros e ferreiros, percebemos que as ribeiras de Moçambique e de Mombaça se dedicaram à reparação naval. A falta de um «grupo» hierárquico superior, a par de alguns relatos de ordens de reparação naval, permite-nos chegar a estas conclusões.

Paralelamente, questionamo-nos se o registo constante de certas fortalezas, como Goa, Damão, Baçaim e Ormuz, em todos os orçamentos (em oposição a outras, que só surgem esporadicamente), constitui por si só um indicador da preponderância destes espaços na indústria naval. A mesma questão se coloca quando analisamos a evolução e a transformação dos ofícios e das instituições no período em estudo. Será esta realidade expressão de um sistema em progressão, sofrendo uma burocratização e complexidade, à semelhança do que aconteceu no Reino, ou traduzirá uma falta de controlo/gestão desta atividade, patente na ambiguidade da designação a utilizar, que se vai moldando conforme os contextos e os desafios?

Por outro lado, é-nos difícil apresentar locais de proveniência desta mão-de-obra, já que as informações recolhidas são escassas. Contudo, podemos verificar que, a par de uma mão-de-obra reinol, como é o caso dos porteiros, por vezes portugueses, era utilizada uma mão-de-obra local, como malabares, canarins e naiteas.

Apesar de rico na forma como ajuda a compreender a estratificação profissional desta mão-de-obra, este ensaio revela-se pobre quando tentamos entender a mão-de-obra mais miúda, como carpinteiros, calafates, cordoeiros, entre outros, muitas vezes ausentes dos processos de recenseamento oficial. Saber quem, como e de onde eram implica o cruzamento de informações provenientes de outras fontes. Para tal, há que ter em conta cartas de ofício, correspondência trocada entre o rei e os órgãos de gestão do Estado da Índia, cartas com a descrição de missões jesuíticas, onde os autores retratavam o que viam, cartas de mercês, cartas de recrutamento, entre outros. Este será o próximo passo para, a partir dos indícios aqui apresentados, responder às questões deixadas em aberto e melhor caracterizar os indivíduos que formavam a mão-de-obra de produção naval.

## Bibliografia

- BARATA, José Alberto Leitão. 2003. *Os senhores da navegação: o domínio português dos mares da Ásia por meados do século XVI*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais.
- BARENDSE, R. J. 1995. "Shipbuilding in Seventeenth-Century Western India". *Itinerario* 19 (3): 175-95. <https://doi.org/10.1017/S0165115300021392>.
- BARROS, Amândio. 2016. *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*. Lisboa: Academia de Marinha.
- BETHENCOURT, Francisco, e Kirti Chaudhuri, eds. 1998. *História da Expansão Portuguesa*. Lisboa: Temas e Debates. 2 vols.
- CARVALHO, Patrícia. 2008. "Os Estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630)". Dissertação de Mestrado, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade NOVA de Lisboa.
- CORREIA, José Manuel. 1997. *Os Portugueses no Malabar (1498-1580)*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda.
- COSTA, João Paulo Oliveira, e Victor Gaspar Rodrigues. 1992. *Portugal y Oriente: El Proyecto Indiano del Rey Juan*. Madrid: Editorial Mapfre.
- COSTA, Leonor Freire. 1989. "Os Regimentos sobre a matrícula dos oficiais da navegação, da ribeira e bombardeios de 1591 e 1626". *Revista História Económica e Social* 25: 89-125.
- COSTA, Leonor Freire. 1994. "Carpinteiros e Calafates da Ribeira das Naus: um olhar sobre a Lisboa de Quinhentos". *Penélope. Fazer e desfazer a História* 13: 37-54.
- COSTA, Leonor Freire. 1997. *Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*. Cascais: Patrimonia Historica.
- COSTA, Leonor Freire. 2002. *Império e Grupos Mercantis. Entre o Oriente e o Atlântico (século XVII)*. Lisboa: Livros Horizonte.
- DALGADO, Sebastião Rodolpho. 1919. *Glossário luso-asiático*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- DISNEY, Anthony. 1981. *A decadência do Império da pimenta. Comércio português na Índia no início do séc. XVII*. Lisboa: Edições 70.
- GODINHO, Vitorino Magalhães. 1982. *Les Finances de L'État Portugais des Indes Orientales, (1517-1635)*. Paris: Fundação Calouste Gulbenkian; Centro Cultural Português.
- MATHEW, K. S. 1997. *Ship-building and Navigation in the Indian Ocean Region ad 1400-1800*. Nova Deli: Munshiram Manoharlal Publishers.

- MATHEW, K. S. 2010. “Calicut, the international emporium of maritime trade ant the Portuguese during the sixteenth century”. In *O Estado da Índia e os desafios europeus. Actas do XII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, ed. João Paulo Oliveira e Costa e Victor Gaspar Rodrigues. Lisboa: CHAM; Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa.
- MATHEW, K. S. 2017. *Shipbuilding, Navigation and the Portuguese in Pre-Modern India*. New Delhi: Manobar.
- MATOS, Artur Teodoro de. 1982. *O Estado da Índia nos anos de 1581-1588. Estrutura administrativa e económica. Alguns elementos para o seu estudo*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores.
- MATOS, Artur Teodoro de. 1999. *O Orçamento do Estado da Índia 1571*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- MATOS, Paulo Teodoro, e Jan Lucassen. 2019. “Early Portuguese Data for Wage Developments in India: Kannur (Cananor), 1516-1517”. *Ler História* 75: 113-31. <https://doi.org/10.4000/lerhistoria.5640>.
- MATOS, Paulo Teodoro, e Jan Lucassen. 2020. *Goa at work around 1850. A source-based report on labour relations in Western India under the Portuguese*. Holanda: International Institute of Social History.
- MOREIRA, Manuel Fernandes. 1995. *Os Mareantes de Viana e a construção da Atlantidade*. Viana do Castelo: Câmara Municipal de Viana do Castelo.
- MURTEIRA, André. 2012. *A Carreira da Índia e o curso neerlandês 1595-1625*. Lisboa: Tribuna da História.
- OLIVEIRA, Liliana. 2017. *Políticas Régias de Logística Naval (1481-1640)*. Porto: CITCEM; Edições Afrontamento.
- PEREIRA, Carlos. 1965. *História da Administração da Justiça no Estado da Índia. Século XVI*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar. 2 vols.
- PISSURLENCAR, Panduronga. 1951. *Regimentos das Fortalezas da Índia*. Bastora, Goa: Tipografia Rangel.
- POLÓNIA, Amélia. 2001. “Técnicos de navegação portugueses, desempenhos e perfil socioprofissional na era quinhentista”. In *Estudios de Historia das Ciencias e das Tecnicas*, ed. Mari Álvarez Pires, et al. Pontevedra: Artes Gráficas Vicus. Tomo 1.
- POLÓNIA, Amélia. 2007. *A Expansão Ultramarina numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda. 2 vols.
- POLÓNIA, Amélia, e Liliana Oliveira. 2019. “Shipbuilding in Portuguese Overseas Settlements, 1500-1700”. *International Journal of Maritime History* 31 (3): 539-58. <https://doi.org/10.1177/0843871419862711>.

- POLÓNIA, Amélia, e Liliana Oliveira. 2020. "Shipping and Empire Building: Crown versus Individuals in Portuguese Overseas Expansion, c. 1500-1700. A Mixed Model of Seaport Development". *International Journal of Maritime History* 32 (1): 134-48. <https://doi.org/10.1177/0843871419886801>.
- RUSSELL-WOOD, A. J. R. 2017. *O Império Português. 1415-1808, o mundo em movimento*. Lisboa: Clube do Autor.
- SANTOS, Catarina Madeira. 1999. "Goa é a chave de toda a Índia". *Perfil político da capital do Estado da Índia (1505-1570)*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- SILVA, José-Gentil da. 1972. "Une image de L'Estado da Índia au debut du XVII siècle et ses enseignements". *Arquivos do Centro Cultural Calouste Gulbenkian* 4: 242-87.
- THOMAZ, Luís Filipe Reis. 1994. *De Ceuta a Timor*. Lisboa: Difel.