

Academia de Marinha

XV SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA

14 a 16 de Novembro de 2017



O MAR COMO FUTURO DE PORTUGAL
(c. 1223 – c. 1448)

A propósito da contratação de Manuel Pessanha como
Almirante por D. Dinis





Academia de Marinha

ACTAS XV SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA

14 a 16 de Novembro de 2017



**O MAR COMO FUTURO DE PORTUGAL
(c. 1223 – c. 1448)**

**A propósito da contratação de Manuel Pessanha como
Almirante por D. Dinis**



PATROCÍNIO



Ficha técnica

Título: O Mar como Futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448)

A propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis

Edição: Academia de Marinha, Lisboa

Coordenação: José dos Santos Maia

Data: Março 2019

Tiragem: 250 exemplares

Impressão e acabamento: ACD PRINT, S.A.

Depósito legal: 450709/19

ISBN: 978-972-781-145-8

ÍNDICE

Organização do Simpósio	IX
Programa	XI
Comunicações	
Palavras do Presidente da Academia de Marinha Francisco Vidal Abreu	17
Palavras de Abertura pela Presidente da Comissão Científica Maria Helena da Cruz Coelho	21
Conferência de Abertura	
D. Dinis e o Mar José Augusto Sottomayor-Pizarro	25
Porquê os Pessagno? Novos dados para o conhecimento desta família genovesa Nunziatella Alessandrini e Luís Miguel Duarte	35
O Mar dionisino antes de Pessanha Pedro Gomes Barbosa	49
O Rei D. Dinis, Manuel Pessanha e o Regimento do Almirante Giulia Rossi Vairo	57
O almirantado português nos séculos XIII a XV	
Contextos e linhas de força Mário Viana	69
«Navios grossos, fortes e bem armados». A Marinha Portuguesa na Primeira Dinastia. Suporte de uma independência? José Varandas	83
Portugal e Aragão no tempo de D. Dinis: entre o Mediterrâneo e o Atlântico Jorge Semedo de Matos	99
D. Fernando e o mar em tempo de guerra Hermínia Vasconcelos Vilar	107

Navegadores italianos e as ilhas atlânticas no <i>De Canaria</i> de Boccaccio	117
Francesco Guidi-Bruscoli	
As Ordens Militares e o Mar: problemas e perspectivas	127
Luís Filipe Oliveira	
O Mediterrâneo: uma área estratégica para as Ordens Militares	147
Paula Pinto Costa	
A regência de D. Pedro e a irreversibilidade da expansão atlântica portuguesa	161
Alexandre António da Costa Luís	
O Infante D. Pedro de Avis e o Mar	183
António de Andrade Moniz e Maria Celeste Moniz	
Póvoas Marítimas do Norte de Portugal: primórdios e repercussões político-administrativas, económicas e sociais	195
José Marques	
A Póvoa de Paredes fundada pelo Rei D. Dinis	213
Fernando Gomes Pedrosa	
D. Dinis e o mar. Recursos portuários do Reino de Portugal nos séculos XIII e XIV. Notas de investigação	233
Amândio Morais Barros	
Mercadores, sociedades e redes comerciais, em Portugal, na Baixa Idade Média. Uma inesperada variedade e complexidade	251
Filipe Themudo Barata	
As Terceiras Régias de Lisboa: D. Dinis a D. Fernando	257
Manuel Fialho Silva e Nuno Fonseca	
Álvaro de Brito e Gil de Brito: vedores-mores da artilharia (1441 e 1450)	275
Tiago Machado de Castro	
D. Dinis e a Profissionalização das Instituições Militares. Definição da Matriz Euro-Atlântica Portuguesa	291
Abílio Pires Lousada	
De D. Afonso III a D. João I. As ‘bulas do mar’ na construção da primeira ‘plataforma continental’ portuguesa?	301
Armando Martins	

Entre o Direito Canônico e o Régio: a política diplomática de D. Dinis com os judeus e a participação dos sefarditas nas navegações portuguesas e na tercena náutica	313
Cleusa Teixeira de Sousa	
A vocação marítima dos Portugueses na obra do Cardeal Saraiva	323
António Costa Canas	
O mar na mitologia celta	345
Angélica Varandas	
Subsídios para um Cancioneiro Medieval dos Trovadores Galego-Portugueses do Mar	355
João Abel da Fonseca	
Conferência de encerramento	
O Mar como abertura do Mundo	385
João Paulo Oliveira e Costa	
Palavras da Presidente da Comissão Científica	393
Maria Helena da Cruz Coelho	
Palavras do Presidente da Academia de Marinha	397
Francisco Vidal Abreu	

ORGANIZAÇÃO DO SIMPÓSIO

COMISSÃO ORGANIZADORA

Presidente

Francisco Vidal Abreu

Vice-presidente

João de Deus Ramos

Secretário

Herlander Valente Zambujo

Vogais

Emanuel Gonçalves Agostinho

João Abel da Fonseca

José dos Santos Maia

Luís Couto Soares

Vítor Luís Gaspar Rodrigues

COMISSÃO CIENTÍFICA

Presidente

Maria Helena da Cruz Coelho

Vice-presidente

Vítor Luís Gaspar Rodrigues

Secretário

João Abel da Fonseca

Vogais

António Costa Canas

Armando Martins

Filipe Themudo Barata

Francisco Contente Domingues

João Paulo Oliveira e Costa

José Manuel Malhão Pereira

José Manuel Varandas

Luís Miguel Duarte

Pedro Gomes Barbosa

PROGRAMA

Dia 14 de Novembro

09:30 Recepção aos participantes e entrega de documentação

10:15 Palavras do Presidente da Academia de Marinha, do Vice-Presidente (Classe de História Marítima) e da Presidente da Comissão Científica do Simpósio

Palavras do Presidente da Academia de Marinha, do Vice-Presidente (Classe de História Marítima) e da Presidente da Comissão Científica do Simpósio

Conferência de Abertura

D. Dinis e o Mar

José Augusto de Sottomayor-Pizarro

11:30 Intervalo

12:00 **1ª mesa**

Presidente: Vítor Gaspar Rodrigues

Luís Miguel Duarte e Nunziatella Alessandrini

Porquê os Pessagno? Uma família genovesa entre o Mediterrâneo e o Atlântico, no séc. XIV

12:40 Debate

13:00 Almoço

15:00 **2ª mesa**

Presidente: Luís Miguel Duarte

Pedro Gomes Barbosa

O Mar dionisino, antes de Pessanha

Giulia Rossi Vairo

Manuel Pessanha e o Regimento del Rei dom Dinis pera os officiaes da guerra e da cassa: as origens do officio do almirantado no reino de Portugal medievo

Mário Viana

**O almirantado português nos séculos XIII a XV.
Contextos e linhas de força**

16:00 Debate

16:30 Intervalo

17:00 **3ª mesa**

Presidente: José Augusto de Sottomayor-Pizarro

José Manuel Varandas

Navios grossos, fortes e bem armados. A Marinha Portuguesa entre os reinados de D. Sancho II e D. Fernando I (1223-1383). Suporte de uma independência?

Jorge Semedo de Matos

Portugal e Aragão no tempo de D. Dinis: entre o Mediterrâneo e o Atlântico

Hermínia Vilar

Desafiar o mar em tempo de guerra? A acção de D. Fernando no contexto europeu

Francesco Guidi-Bruscoli

Navegadores italianos e as ilhas atlânticas no De Canaria de Boccaccio

18:20 Debate

19:00 Final dos trabalhos do 1º dia

Dia 15 de Novembro

10:00 **4ª mesa**

Presidente: Filipe Themudo Barata

Luís Filipe Oliveira

As Ordens Militares e a Guerra no Mar

Cristina Pimenta

Dinâmicas sociológicas das Ordens Militares no Norte de África

Paula Pinto Costa

O Mediterrâneo: uma área de interesse para as Ordens Militares

11:00 Debate

11.30 Intervalo

11:30 **5ª mesa**

Presidente: João Abel da Fonseca

Alexandre da Costa Luís

A regência de D. Pedro e a irreversibilidade da expansão atlântica portuguesa

António de Andrade Moniz e Maria Celeste Moniz

O Infante D. Pedro de Avis e o Mar

12:40 Debate

13:00 Almoço

15:00 **6ª mesa**

Presidente: Francisco Contente Domingues

José Marques

Póvoas Marítimas do Norte de Portugal: primórdios e repercussões político-administrativas, económicas e sociais

Fernando Gomes Pedrosa

A Póvoa de Paredes fundada por D. Dinis

Amândio Morais Barros

**Recursos portuários do Reino de Portugal nos séculos XIV e XV.
Notas de investigação**

16:00 Debate

16:30 Intervalo

17:00 **7ª mesa**

Presidente: António Costa Canas

Filipe Themudo Barata

Mercadores, sociedades e redes comerciais, em Portugal, na Baixa Idade Média. Uma inesperada variedade e complexidade

Manuel Fialho Silva e Nuno Fonseca

As Terceiras Régias de Lisboa entre os reinados de D. Dinis e D. Fernando

Tiago Machado de Castro

Álvaro de Brito e Gil de Brito: vedores-mores da artilharia (1441 e 1450)

Abílio Pires Lousada

**D. Dinis e a Profissionalização das Instituições Militares.
Definição da Matriz Euro-Atlântica Portuguesa**

18:20 Debate

19:00 Final dos trabalhos do 2º dia

Dia 16 de Novembro

09:40 **8ª mesa**

Presidente: João Paulo Oliveira e Costa

Armando Carvalho Homem

Para a História da Legislação Régia de incidência marítima

Armando Martins

**Na constituição da primeira plataforma continental
de D. Dinis a D. João I. As «bulas do mar»**

Cleusa Teixeira de Sousa

**Entre o Direito Canônico e o Régio: a política diplomática
de D. Dinis com os judeus (1279-1325)**

António Costa Canas

A vocação marítima dos Portugueses na obra do Cardeal Saraiva

11:00 Intervalo

11:30 Intervalo

12:00 **9ª mesa**

Presidente: Armando Martins

Angélica Varandas

O mar na mitologia celta

João Abel da Fonseca

**Subsídios para um Cancioneiro Medieval dos Trovadores
Galego-Portugueses do Mar**

12:40 Debate

13:00 Almoço

- 15:00 **Visita à “Muralha de D. Dinis” no Banco de Portugal e à “Muralha de D. Fernando” no Hotel Corpo Santo**
- 17:00 Sessão Solene de Encerramento, presidida pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional
- Conferência de Encerramento
João Paulo Oliveira e Costa
O Mar como abertura do Mundo
- Palavras da Presidente da Comissão Científica do Simpósio e do Presidente da Academia de Marinha
- 17:00 Momento Musical com o **Quinteto Clássico da Banda da Armada**
- 18:00 **Convívio dos Participantes** (beberete oferecido pela AM)
- 19:00 **Fecho do Simpósio.** Despedida dos Participantes

PALAVRAS DO PRESIDENTE DA ACADEMIA DE MARINHA

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional,

Aceitou V.^a Ex.^a presidir à sessão de abertura do XV Simpósio de História Marítima, dando assim mais um sinal, à Marinha e à comunidade académica nacional, da importância que atribuí à componente cultural na vida do ramo que comanda. A Academia de Marinha saúda-o e manifesta publicamente a sua gratidão pela sua presença.

Senhora Professora Maria Helena da Cruz Coelho

Em nome desta Academia, agradeço-lhe de novo ter manifestado a sua disponibilidade para presidir à Comissão Científica deste Simpósio, dedicando-lhe muito do seu tempo de lazer a que, pelo trabalho e obra deixada ao longo da sua vida, seria mais que merecido. Com esta aceitação ficou garantida uma marca de qualidade e rigor, essenciais à credibilidade que este tipo de iniciativas não pode deixar de ter a nível nacional e internacional. Na sua pessoa, cumprimento todos os membros da Comissão Científica pelo seu labor e contributos dados.

Senhor Embaixador João de Deus Ramos

Como Vice-Presidente para a classe de História Marítima, coube-lhe presidir, em meu nome, aos trabalhos da Comissão Organizadora deste Simpósio. Tendo acompanhado, desde o início e por seu intermédio, os vários passos para a montagem deste evento, tenho bem consciência de todo o trabalho necessário para que nada falhe e, novamente, esta Academia mostre que sabe receber.

Na sua pessoa saúdo e agradeço o trabalho realizado por todos os membros da Comissão Organizadora, permitindo-me salientar apenas a figura do Senhor Secretário-Geral, verdadeiro “pivot” executivo de todas as nossas iniciativas.

Cumprimento os trinta oradores que, a convite ou por iniciativa pessoal, irão durante três dias enriquecer os nossos conhecimentos através das suas apresentações ou dos debates que se seguirão. A alguns foi pedido um esforço adicional, presidindo a mesas, o que desde já lhes agradeço.

Cumprimento e agradeço ao Montepio Geral, na pessoa do senhor Dr. Tomás Correia, mui ilustre Presidente da Fundação Montepio, o patrocínio dado, sem o qual este Simpósio dificilmente se realizaria. De igual modo, cumpre-me agradecer à Lusitânia-Vida, na pessoa da senhora Dr.^a Maria Manuel Rodrigues, o apoio dado através das pastas e mais conteúdo distribuído a todos os participantes, gesto este a que, amavelmente, já habituou a Academia de Marinha em anteriores iniciativas. Mais cumprimento o Senhor Dr. Pedro Pinto, Director-Geral do Hotel Corpo Santo que, num gesto de

grande simpatia, nos permitiu alojar os conferencistas vindos de mais longe, a preços que nada têm a ver coma categoria do hotel, para mais situado em plena zona histórica.

Uma última palavra de agradecimento às oito parcerias, bem expressas no nosso cartaz, e que nos ajudaram a montar este evento. Permitam-me que delas apenas singularize a Academia Portuguesa da História que num gesto, para nós de grande significado, considerou os três dias deste simpósio como fazendo parte da sua programação.

Senhores ex-Presidentes desta Academia, Senhores Presidentes de outras Academias ou Instituições congêneres, Senhores membros honorários, Senhores Almirantes e Generais, Senhores académicos, Senhores convidados, minhas Senhoras e meus Senhores.

A todos saúdo, com amizade, agradecendo a vossa presença. Mas, é tempo de agora falarmos um pouco da matéria do Simpósio.

Em 1 de fevereiro do corrente ano realizou-se uma sessão comemorativa dos 700 anos do Diploma Régio em que D. Dinis outorgou o título de Almirante a Manuel Pessanha.

Foi uma sessão conjunta envolvendo a Academia de Marinha, a Academia Portuguesa de História, a Academia das Ciências de Lisboa e o Arquivo Nacional da Torre do Tombo, local onde se realizou. Foi uma sessão memorável, presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada.

Nela ficou claro que Portugal não ia ter mais um Almirante, mas sim um comandante das forças navais, conhecedor das coisas do mar, um perito na organização da flotilha, em estratégia da guerra por mar, que daria corpo ao ofício do Almirantado, para o qual recebeu meios e poder jurisdicional sobre as questões do mar.

Nela se levantaram questões que embora não centradas nas lides do mar, no contrato com Manuel Pessanha e na sua posterior actuação, indicavam merecerem mais investigação, designadamente no domínio da história, como por exemplo:

- a História do poder local, nessa abrangência do ofício que vai dos portos aos concelhos, ou destes ao todo nacional, como claramente se observa no declinar do século XV;
- a História diplomática, nomeadamente a cúria papal e nesta, muito concretamente, com a delicada política de Avinhão;
- a História das Ordens Militares, nomeadamente a de Cristo, nesse momento fundacional que viabilizou a defesa conjunta da costa algarvia.
- Nela se falou do estudo “Almirantado e portos de quatrocentos” da responsabilidade de Vitorino Nemésio de que registo:
- a supremacia do Almirante sobre alcaides, arrais e petintais das galés;
- a crescente tendência do rei para chamar a si o comando naval em operações;
- o abandono progressivo da transmissão não hereditária do cargo de Almirante;
- o cuidado da casa real em não permitir que a jurisdição do Almirante se estendesse ao pessoal em terra.

Nesta evocação feita a Vitorino Nemésio, a propósito de D. Dinis, permitam-me que transcreva uma frase por si escrita e que também lá foi citada:

“O pobre pescador português ainda é na Marinha, que serviu em rapaz como grumete, que encontra o possível amparo na faina e na velhice: a casinha e o rancho barato, o recreio das tardes ociosas, o salva-vidas à entrada da barra assoreada”.

A intervenção de fundo, a cargo do nosso académico Filipe Themudo Barata, versou o tema “Manuel Pessanha e um outro olhar sobre o mar. A construção de novas linhas da política externa de Portugal”. Nela se questionou o porquê de contratar um estrangeiro para o cargo de Almirante, se abordou como a estrutura do Almirantado foi sendo levantada na Europa ao longo dos anos, se focou a aproximação a Aragão, o tipo de contrato realizado e o seu significado, a obra deixada, tendo mesmo sido citado Borges de Macedo ao afirmar que “Portugal, com D. Dinis, tinha-se tornado uma potência militar e naval indiscutível”, já que “passou a ter tripulações que compunham uma verdadeira marinha que sabia navegar e fazer a guerra”.

Na sessão de encerramento, a cargo do Chefe do Estado-Maior da Armada, foram lembrados versos de “Os Lusíadas” de Luís de Camões e da “Mensagem” de Fernando Pessoa onde ressalta a importância dos heróis nacionais na construção de um Portugal maior e a visão do grande rei que foi D. Dinis.

Foi ainda dito, e cito, “...foi da visão de D. Dinis e da acção competente do Almirante Manuel Pessanha que, numa primeira fase, até 1415, a Armada adquiriu capacidade para fazer face às ameaças vindas por mar. Depois de Ceuta, revelou aptidão para se fazer além-mar”.

Disse que tinha sido uma sessão memorável, e foi. Muito de importante se disse, mas porque a importância da data justifica que muito mais se estude e apresente em torno desta data fundacional da Marinha Portuguesa, entendeu o Conselho Académico eleger para o Simpósio de História Marítima deste ano a centralidade do mesmo tema, alargando temporalmente o período a trabalhar, dando-lhe assim como título “O mar como futuro de Portugal (c.1223 – c.1448) – A propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis”.

- 1223, data da morte de Afonso II e início do reinado de D. Sancho II.
- 1448, Fim da regência de D. Pedro, 1º duque de Coimbra, durante a minoridade do futuro rei D. Afonso V.

Senhores académicos, minhas senhoras e meus senhores.

O enquadramento está feito. Pode começar o trabalho a sério. Bom trabalho.

Academia de Marinha, 14 de novembro de 2017

O Presidente
Francisco Vidal Abreu, Almirante

PALAVRAS DE ABERTURA PELA PRESIDENTE DA COMISSÃO CIENTÍFICA

Maria Helena da Cruz Coelho

No ano em que se comemoram 150 anos sobre o nascimento de Camilo Pessanha, esse poeta por excelência do simbolismo, em que o mar foi estrada do seu destino e metáfora do indivíduo e da nação, evoquemos o seu poema S. Gabriel:

Inútil! Calmaria. Já colheram
As velas. As bandeiras sossegaram,
Que tão altas nos topos tremularam,
— Gaivotas que a voar desfaleceram.

Pararam de remar! Emudeceram!
(Velhos ritmos que as ondas embalaram)
Que cilada que os ventos nos armaram!
A que foi que tão longe nos trouxeram?

San Gabriel, arcanjo tutelar,
Vem outra vez abençoar o mar,
Vem-nos guiar sobre a planície azul.

Vem-nos levar à conquista final
Da luz, do Bem, doce clarão irreal.
Olhai! Parece o Cruzeiro do Sul!

Eis a planície azul do mar, agitado por ventos ou sossegado em calmarias de ondas que embalam, sulcado por frágeis embarcações de velas e bandeiras, sob um céu em que esvoaçam gaivotas e luzem estrelas, presente na poética e na cultura portuguesas. Mote e imagem de feitos gloriosos ou de decadência na memória colectiva e individual, arrimados à protecção ou à ténue esperança salvífica de anjos e santos.

Eis o mar, passado, presente e futuro no destino de Portugal.

E da literatura passemos à história.

No dia 1 de Fevereiro de 1317, por carta outorgada em Santarém, D. Dinis entregava o almirantado, nas condições de um feudo hereditário, ao genovês Manuel Peçanha e a seus sucessores.

É esta a efeméride que a Academia de Marinha não quis, nem poderia deixar de evocar, passados que são justamente setecentos anos. E assim nos encontramos hoje a abrir, com todo o gosto e empenho, o XV Simpósio de História Marítima, subordinado

ao tema “O mar como futuro (c. 1223-c. 1448). A propósito da contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis”.

E desde já, embora não seja ainda este o tempo de agradecer, eu queria deixar expresso o meu sincero reconhecimento pela honra com que o Senhor Almirante Francisco Vidal Abreu me distinguiu ao escolher-me para Presidente da Comissão Científica deste Simpósio. E igualmente, e desde já, saúdo e agradeço a todos os membros da Comissão Científica e da Comissão Organizadora e a todos os Conferencistas e Comunicantes que viabilizaram este Simpósio.

Mas, ao comemorar o aludido acontecimento, a Academia de Marinha quis fazê-lo com um sentido muito amplo e abrangente. Pretendeu vincar que o mar sempre foi um destino dos homens desta finisterra atlântica da Península Ibérica, antes e depois de ser uma entidade política autónoma. Convocou portanto o passado de tempos em que se formava o reino de Portugal e se impunha a dinastia borgonhesa-bolonhesa e projectou a memória histórica para além do reinado dionisino a fim de evidenciar como a nova dinastia de Avis se perpetuou em terra pelo domínio do mar.

Na verdade, os homens que habitavam Portugal no século XIII, sabiam já bem como a sua sobrevivência ou a sua riqueza lhes vinha da terra e do mar. Sulcando a terra, colhiam o cereal e as uvas, que lhes ofereciam o pão e o vinho com que se alimentavam e dessedentavam, enquanto nos seus pousios ou florestas criavam os animais. Arando os mares, garantiam o sal que condimentava e conservava os alimentos e o pescado que completava as refeições dos mais frugais e puros dias de abstinência e jejum.

A relação intrínseca e frutífera entre os produtos da terra, dos agrícolas aos pecuários, com as valências de navegabilidade dos rios e dos mares era a matriz de um activo comércio de cabotagem ou de mar largo, no reino ou além fronteiras.

O mar, pelo menos para os homens das cidades e vilas litorâneas do Minho ao Algarve, assumia-se como um aliado, não como um inimigo. Poderiam temer as suas fúrias, os seus ventos e as suas tempestades, mais ainda quando já não se avistava a costa, podiam recear os monstros que o povoavam e as sereias que encantavam os navegantes, seres temíveis e ameaçadores que os mitos e as lendas medievais reproduziam. Mas afoitavam-se nele para colherem os frutos que lhes dava, e percorriam-no para comerciar, para levar e vender mais além o que excedia no reino e para carregar e comprar o que faltava aos homens no seu interior.

Todos sabiam, porém, e por todos os reis que governavam o reino, que esse fértil mar, que essa estrada de água, que viabilizava rotas, transportes e comércio, era também um perigo e uma ameaça a vigiar e a enfrentar. Era uma porta aberta para os inimigos políticos, a exigir uma armada que o protegesse e defendesse.

Foi justamente uma marinha régia permanente e estruturada, liderada por um almirante e marinheiros experimentados e “sabedores de mar”, que, por iniciativa do rei D. Dinis, ficou implantada desde 1317, a qual nos reinados subsequentes se foi cada vez mais fortalecendo.

De facto o mar, que sustentava dinâmicas rotas comerciais, apoiadas na segurança de portos da costa marítima, era amplamente disputado. A guerra dos Cem Anos que

envolveu a França e a Inglaterra, tendo como motivação política questões sucessórias e de natureza feudal, assentava, no seu cerne, na disputa do mar Atlântico entre esses dois reinos. E a implicação em tal confronto de Castela e Portugal não deixou de envolver também esse mesmo desiderato marítimo. D. Fernando teve de entrar em guerra com Castela por muitos motivos que agora não são de analisar. Mas não foi um dos menores a sua preocupação com a defesa das rotas marítimas dos portugueses, sobretudo no Atlântico norte, que franceses e castelhanos disputavam. Do mesmo modo foi grande o seu favorecimento da marinha e o seu apoio ao comércio externo marítimo, como a lei sobre a Companhia das Naus bem o demonstra.

Pelo mar se suportou o reino em tempos de D. João I. Em lutas com Castela se firmara a realeza joanina e se impusera Portugal como um reino independente. Os conflitos foram intensos e prolongados até uma primeira trégua duradoura em 1411. Mas alcançada a paz, o reino asfixiava.

O quadrilátero encontrava as suas fronteiras terrestres vedadas a Norte e a Leste pelo domínio do reino castelhano. No seu interior não havia terra nem riquezas para garantir fidelidades e serviços da nobreza, escasseavam os recursos para manter a coroa, faltavam incentivos à dinâmica comercial dos mercadores. Os olhos espraíram-se sobre o mar.

Num primeiro momento visou-se a terra para além dele. A terra de onde, no longínquo século VIII, vieram os muçulmanos que ocuparam o sul da Península Ibérica e que ainda dominavam no reino de Granada. D. João I empenhou-se no projecto da conquista de Ceuta. E com ele mobilizaram-se homens, vontades e anseios, dos infantes, nobreza e clerezia aos mercadores e gente do povo, todos visando obter honras, proveitos e lucros em tal feito.

Para esta grandiosa empresa de mar reuniu-se, ao longo de quatro anos, uma armada nunca vista de mais de 200 embarcações e cerca de 20 000 homens, bem dirigida por infantes, pelo almirante e seu filho, por capitães e muito homens nobres. E a praça marroquina de Ceuta foi conquistada a 21 de Agosto de 1415.

A empresa de Ceuta, segundo uns um prolongamento da guerra de reconquista ou, segundo outros, uma abertura de Portugal para a expansão marítima portuguesa, teve essencialmente um retorno político imediato. Legitimou o rei de Avis e a sua linhagem, lavando-a de qualquer mancha, e garantindo a sua perpétua sucessão no trono. Além fronteiras, retumbou como um episódio vitorioso de uma guerra santa e consolidou a realeza e o reino de Portugal perante os reinos da Cristandade e junto da Santa Sé.

A sua posse não rendeu, porem, economicamente, o que se esperava. Mas inequivocamente Ceuta abriu caminho para a política de conquista das praças do Norte de África, que sempre visava alargar espaços marítimos de trocas comerciais, de rotas marítimas sem entraves de corsários ou piratas, de portos seguros para a pesca e a navegação.

Entretanto, ainda em tempos joaninos, sob a liderança do infante D. Henrique encetaram-se viagens de reconhecimento às ilhas do arquipélago da Madeira e tomou-se delas posse numa continuada e sistemática política de povoamento. E iniciaram-se as viagens até ao arquipélago dos Açores, ainda que o total conhecimento das suas ilhas e a sua colonização se projectasse já para além do governo de D. João I.

Ao mesmo tempo a exploração da costa africana estava a ser empreendida por barcos portugueses, tendo sido ultrapassado, em 1419, o Cabo Não até uma latitude correspondente à das Canárias, conquanto só depois de transposto o cabo Bojador, em 1434, os avanços na costa africana se tornassem efectivamente significativos e rentáveis.

Todavia, assinalemo-lo, no reinado de D. João I todos os rumos futuros da política expansionista do reino de Portugal ficaram abertos - da conquista e ocupação das praças marroquinas ao povoamento das ilhas atlânticas e à descoberta da costa africana.

A política marroquina prosseguiu no curto reinado de D. Duarte, com a empresa de Tânger, ainda que sem êxito e com muitos custos, mas não esteve nos horizontes do regente D. Pedro, pois desde cedo este clamava que Ceuta era “bom sumydoiro de gente...e d’armas e de dinheiro”. Favoreceu antes uma política de povoamento e valorização das ilhas atlânticas e de exploração da costa africana, visando fortalecer uma economia comercial e monetária conforme os interesses de uma crescente burguesia mercantil.

Porque, na realidade, era pelos negócios que corriam pelo mar, embora ancorados nos produtos da terra, que a economia do reino se sustentava. Mercadores portugueses cruzavam-se com os estrangeiros nas rotas comerciais marítimas que ligavam o Mediterrâneo com o Atlântico e chegavam até às costas de França, Inglaterra e Flandres. E em Bruges, já desde 1308 existia uma Rua dos Portugueses e uma feitoria com casa própria desde 1387.

Estas são breves pinceladas da história do mar, desde o século XIII até à primeira metade do século XV, que iremos contar nestes três dias do Simpósio.

Mas para além do mar sulcado, pelos navios da guerra ou do comércio, temos o mar cantado nas artes e nas letras.

Desde a poética enamorada das cantigas de amigo, como a de João Zorro:

Jus’ a lo mar e o rio
Eu namorada irei
U el-rei arma navio
Amores, convosco m’irei

até à imprecação atormentado de Fernando Pessoa na modelação do Mar Português em glória ou desventura:

“Ó mar salgado, quanto do teu sal
São lágrimas de Portugal”.

Se mais de dezoito partes de Portugal são mar, o mar é o futuro de Portugal.

Um mar de estradas de gente e de mercadorias, um mar de ciência e conhecimento, um mar de lazer e de desporto, um mar servido à mesa na rica dieta mediterrânea da gastronomia portuguesa, um mar inspirador de artistas e escritores.

Neste Simpósio recortaremos algumas facetas desse mar, na memória histórica de Portugal

Que se lhe sigam muitos outros, iluminando, sempre e cada mais, o mar como futuro de Portugal.

Conferência de abertura¹

D. DINIS E O MAR

José Augusto de Sottomayor-Pizarro

Ex.mos Senhores

Almirante António Manuel Fernandes da Silva Ribeiro
(Chefe do Estado Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional)

Almirante Francisco Vidal Abreu
(Presidente da Academia de Marinha)

Vice-Presidentes e Secretários das Classes de Artes, Letras e Ciências e de História Marítima da Academia de Marinha

Capitão de Mar-e-Guerra Herlander Valente Zambujo
(Secretário-Geral da Academia de Marinha)

Ex.ma Senhora

Prof^a Doutora Maria Helena da Cruz Coelho
(Presidente da Comissão Científica do Simpósio)

Ex.mas Autoridades Militares e Académicas

Ex.mos Senhores Académicos e Congressistas

Minhas Senhoras e Meus Senhores

1. Justificação

Entendeu a Comissão Científica deste XV Simpósio de História Marítima, que se debruça sobre o tema genérico de “O Mar como Futuro de Portugal (c. 1223 – c. 1448)”, e mais especificamente “A Propósito da Contratação de Manuel Pessanha como Almirante por D. Dinis”, sobre a qual passam agora 700 Anos, que eu poderia contribuir de alguma forma nesta ocasião, honrando-me sobremaneira com o convite para proferir esta conferência de abertura, intitulada *D. Dinis e o Mar*.

O título, desde o início, posso presumir sem grandes probabilidades de erro, terá causado bastante estranheza em quantos me conhecem bem e que, sobretudo, estão a par dos meus trabalhos, os quais incidem especialmente sobre a nobreza medieval portuguesa, em particular entre meados do século XIII e meados do século XIV e que, volvidos

¹ O carácter de conferência inaugural, de marcada oralidade, será mantido nesta versão escrita; por outro lado, como síntese de alguns dos meus trabalhos mais recentes, cujas ideias se articulam com questões bem conhecidas pelos historiadores, permite-me abdicar das tradicionais notas de citação bibliográfica.

já mais de 15 anos, de algum modo justificaram o convite para colaborar na colecção das Biografias dos Reis de Portugal, do Círculo de Leitores, com o volume dedicado a D. Dinis, uma das figuras centrais deste encontro científico e de justíssima celebração.

Sobre **D. Dinis**, portanto, poderei justificar a minha presença. E, como é óbvio, ao traçar a biografia do monarca, não podia ter deixado de abordar a questão da nomeação do genovês Manuel Pessanha para o cargo de Almirante-mor do Reino, no quadro mais vasto das reformas promovidas durante o seu longo reinado, quanto ao povoamento e à defesa. Mais à frente voltarei a esta questão.

Mas não quanto ao segundo elemento, **o Mar**. Com efeito, nunca me dediquei à História marítima – e recorro que a minha carreira académica começou como assistente de Luís Adão da Fonseca, um dos maiores especialistas sobre essa matéria, e a quem devo muito do que sou como universitário e académico –, e os mesmos que acima referi sabem também que a História da Expansão nunca me atraiu, muito embora considere bastante interessantes algumas temáticas que a integram, nomeadamente o papel da nobreza nas suas diferentes perspectivas. Mas, para analisar essa temática está o conjunto dos congressistas presentes neste simpósio, sem dúvida notável pelo seu renome científico e pela qualidade dos seus contributos, inestimáveis para a bibliografia da especialidade.

Pela minha parte, portanto, apenas poderei oferecer, dentro das minhas naturais limitações, uma panorâmica geral sobre o reinado e a época em que aquela nomeação se insere. Mas, até para ilibar a responsabilidade daqueles que me propuseram e aceitaram, gostaria de oferecer um pouco mais, ou seja, tentar perceber o papel que aquele reinado teve – e naturalmente a nomeação que aqui nos convoca –, no quadro mais vasto da nossa epopeia marítima.

2. Ceuta, 1415. Como?

Por muito estranho que pareça a alguns dos presentes, as minhas investigações dos últimos dez, quinze anos sobre a nobreza medieval, articuladas com mais de trinta anos de docência sobre História política europeia e peninsular durante a Idade Média, foram-me conduzindo inexoravelmente até à conquista de Ceuta, a qual se tornou mesmo num elemento essencial de uma interpretação mais global sobre as relações entre a Coroa e o Aristocracia, que tenho vindo a desenvolver e que espero publicar sob a forma de ensaio no início do próximo ano, e que de forma parcelar fui apresentando em alguns encontros científicos.

A conquista de Ceuta em 1415, devo desde logo referir, não me interessa em si mesma ou como ponto de partida, mas antes como ponto de chegada, como um observatório, para mim privilegiado, para tentar compreender o caminho percorrido desde a criação do Condado Portucalense, em 1096, em especial na permanente intercepção dos poderes régio e senhorial.

E a pergunta, que incessantemente me assola, é a que eu muitas vezes fiz em fecundíssimas conversas com o meu querido Amigo e Colega, o Doutor Luís Miguel Duarte, autor, como todos sabem, da mais recente análise sobre a conquista de Ceuta: como foi

possível? Não do ponto de vista militar, técnico, ou das circunstâncias políticas directas que levaram à realização daquela campanha. Creio que para essas diversas questões já muitos avançaram propostas, e atrevo-me a dizer que o seu livro teve o grande mérito de refrescar o assunto, com o aporte de dados mais recentes fornecidos pela arqueologia, por estudiosos do país vizinho ou das próprias fontes marroquinas, devidamente caldeados pelo seu profundo conhecimento da época e das fontes.

Não, não é essa a finalidade da minha pergunta, que repito: como foi possível? Proponho apenas que, por breves instantes, e tal como eu muitas vezes lhe sugeri, sobrevoemos a Europa do início do século XV: o Papado e toda a Cristandade vivem ainda o Cisma iniciado em 1378, opondo Roma a Avinhão, o que obrigou os vários soberanos europeus a decantarem-se por uma ou outra facção, bem mais ao sabor das conveniências diplomáticas e políticas, num momento particularmente crítico da Guerra dos 100 Anos, do que verdadeiramente empenhados em resolver questões teológicas; o Império Alemão assiste às violentas lutas que dividem Luxemburgos e Habsburgos pelo domínio do trono, que só pelos finais dos anos de 1430 é assegurado pelos segundos; a Itália, ou melhor, a Península Itálica, assiste, no norte, aos perturbados combates que opõem as diferentes cidades-estado e *signorie* aos bandos mercenários e *condottieri* rivais, no centro à desagregação e dispersão dos estados pontifícios, vítimas da passagem do Papado para Avinhão no século XIV e do referido Cisma, enquanto o sul, desde o reino de Nápoles à Itália insular é disputado entre angevinos e aragoneses; quanto a França e à Inglaterra, e para além de violentos recontros internos por questões ligadas a minorias régias e enfrentamentos de bandos aristocráticos rivais, estão, em 1415, apenas a um passo da batalha de Azincourt, que abre a segunda parte da Guerra dos Cem Anos; em Navarra vive-se o reinado de Carlos III, o *Bom*, tentando recuperar das consequências do atribulado reinado do seu pai, Carlos II, o *Mau*, profundamente envolvido na primeira fase da Guerra dos 100 Anos; a Coroa de Aragão recompõe-se da crise sucessória resolvida apenas em 1412, em Caspe, e quanto à Coroa de Castela, finalmente, vive os conturbadíssimos anos da menoridade de João II e da nefasta influência dos Infantes de Aragão.

E Portugal, a monarquia mais periférica da Europa do seu tempo, apresta-se, entusiasta, a conquistar praças norte-africanas e a desbravar os mares! E, o que para mim mais importa, através da iniciativa e do controlo da Coroa.

3. O caminho da Centralização Régia (1128-1400)

Peço-vos, assim que, entrados em Ceuta com os restantes expedicionários no dia 21 de Agosto de 1415, e procurando iludir a confusão natural da vitória, nos resguardemos no cimo das muralhas, refrescando-nos na visão do mar, e olhemos para Noroeste, para esse reino desde então de incessantes partidas e regressos, até hoje, 6 séculos depois, e questionemos: **como foi possível?**

Respondo desde já: porque os Reis de Portugal nunca defrontaram uma aristocracia suficientemente forte para travar a afirmação continuada do poder régio, diga-se mesmo,

desinibidos do pudor com que pouparíamos as sensibilidades dos mais modernistas, no caminho da centralização do poder e da afirmação do Estado monárquico.

Esquematzarei agora, não tanto pela escassez de tempo, que é certa, como pelo respeito pelos tolerantes assistentes, o que se desenvolve no ensaio acima referido, sobre as relações entre a Coroa e a Aristocracia no Portugal Medieval, e que resulta da conjugação de uma série de análises que tenho desenvolvido ao longo dos últimos 15 anos, como disse, sobre as características do grupo nobiliárquico, entre os séculos XI e XIV.

Uma parte dessas análises, que resultaram do desenvolvimento de alguns dos pressupostos e conclusões a que chegara na minha dissertação de doutoramento, encaminharam-me para a percepção de algumas realidades, umas insuspeitadas e outras, quase diria, inevitáveis, a partir, por exemplo, da caracterização da *casa-nobre* na Idade Média, da reduzida participação da aristocracia na Reconquista ou nas ordens militares, ou ainda sobre a pouco expressiva dimensão patrimonial do grupo aristocrático, a partir dos dados recolhidos nas inquirições dionisinas. Ao procurar as razões ou causas que explicassem os factos enunciados, acabei por seleccionar uma série de factores que, a meu ver, são estruturantes para a compreensão e definição do grupo aristocrático desde a fundação do reino até ao final do período medieval, e que poderia sintetizar nos pontos seguintes, os quais, repito, são abundantemente escrutinados e abonados documentalmente no já referido ensaio, e que aqui, até pelas limitações naturais deste evento, me limito a enunciar:

- a) Depois de São Mamede, em 1128, e sobretudo desde que D. Afonso Henriques deslocou para Coimbra o centro político e militar do Condado, a aristocracia afasta-se do projecto de Reconquista, abdicando dos lucros e vantagens inerentes à guerra de fronteira.
- b) O Infante-Rei apenas beneficia os mosteiros ligados às estirpes nortenhas, maioritariamente até à conquista de Lisboa, mas não lhes concede qualquer senhorio a sul do Vouga; a única família verdadeiramente beneficiada foi a de D. Egas Moniz de Ribadouro, mas no vale do Douro.
- c) A política régia de concessão de forais (ininterrupta desde D. Afonso Henriques até D. Dinis) criou barreiras de terra régia-concelhia separando o Entre-Douro-e-Minho de Trás-os-Montes pelo eixo Tâmega-Corgo, e uma verdadeira muralha em torno do vale do rio Mondego e do maciço central, dificultando a difusão do regime senhorial laico para sul desse eixo, ainda mais densificado com o posicionamento das ordens militares, em especial a do Templo, a sul de Coimbra, na vertente sul da Serra da Estrela e na linha do Tejo (distritos de Castelo Branco e Santarém).
- d) A ausência de um sistema de *repartimientos*, idêntico ao que foi seguido pelos monarcas castelhanos e aragoneses para a colonização e povoamento da Andaluzia ou de Valência e das Baleares, respectivamente, impediu que a nobreza

entrasse no Alentejo ou no Algarve antes do final do século XIV, espaços maioritariamente controlados pela Coroa/Municípios ou pelas Ordens Militares.

- e) As Inquirições Gerais, efectuadas entre o início do século XIII e os meados do século XIV (1220-1343), demonstram que a grande maioria da propriedade aristocrática se situava no Norte Senhorial, *grosso modo* entre o rio Minho e o rio Vouga, e delimitado a oriente pelo eixo Corgo-Varosa.
- f) Finalmente – aspecto que é essencial para compreender o verdadeiro alcance das consequências dos pontos anteriores –, a aristocracia portuguesa manteve até finais do século XIV um sistema de partilha hereditária que só a difusão dos morgadios veio contrariar, mas apenas com efeitos evidentes na centúria de *Quatrocentos*; dito de outra forma, a divisão dos patrimónios aristocráticos, geração após geração, por todos os herdeiros, independentemente do género ou do estado, pulverizou aqueles, impedindo a criação de grandes casas senhoriais, ricas e concentradas na mão de um único possidente, capaz de erguer com vigor um bloqueio eficaz contra as políticas régias claramente centralizadoras desde o primeiro monarca e muito reforçadas, depois, logo a partir de D. Afonso II.

Sem patrimónios avultados e muito parcelados, confinados numa área absolutamente saturada de senhorios episcopais e monásticos, os nobres portugueses pouco mais puderam fazer do que reagir num par de ocasiões, como na crise do reinado de D. Sancho II ou no final do reinado de D. Dinis, mas sem qualquer consequência que efectivamente fizesse alterar o rumo da política régia, mantida ainda com mais rigor por D. Afonso IV e em boa parte continuada pelos seus sucessores. Recorde-se, aliás, que D. João I concedeu bastantes senhorios pela necessidade de pagar auxílios e fidelidades, mas depois idealizou uma lei que permitiria a sua recuperação face à ausência de herdeiros masculinos. Bastaria, porém, a política que promoveu para assegurar o controlo da Coroa sobre as Ordens Militares (iniciada claramente por D. Dinis), para se poder afirmar que D. João I foi um monarca centralizador; de resto são bem conhecidos os atritos entre o monarca e o Condestável, ou os exílios dos descontentes no final da década de 1390. Também não admira, se olharmos para a forma verdadeiramente faustosa como alguns desses exilados (Cunhas, Pimentéis, Silvas ou Pachecos) foram recebidos pelos monarcas castelhanos. Creio que o exercício de análise comparada da realidade portuguesa com a peninsular, em especial a castelhana, é bem mais fecunda do que a tentativa permanente da historiografia portuguesa mais recente em olhar para outros espaços europeus mais distantes.

A título de exemplo, e antes de passar para o ponto final, atente-se na evolução das Inquirições Gerais promovidas pelos monarcas portugueses entre 1220 e 1343, perguntando-se em 1220 o que tinha o Rei, em 1258 o que tinham todos, em 1288 o que tinha a nobreza, e em 1334-1336 que provassem documentalmente a concessão régia dos direitos jurisdicionais que os privilegiados, laicos como eclesiásticos, afirmavam exercer legalmente. Em 1290 os dados apurados em 1288 foram julgados e sentenciados e em 1334-1336 quem não apresentou os documentos pedidos perdeu as referidas jurisdições. Valerá a pena olhar para a realidade nobiliárquica no reino vizinho de Castela, nessas

mesmas cronologias, ou mesmo até ao final do século XV, pois só com os Reis Católicos foi possível começar a controlar o descomunal poderio aristocrático castelhano.

4. A Política Centralizadora de D. Dinis

Num breve relance sobre a política levada a cabo pelo monarca entre 1279 e 1325, o mínimo que se poderá dizer é que foi um reinado absolutamente notável. Mesmo admitindo que o autor destas linhas possa estar afectado pelo “síndrome do biógrafo”, deixando-me influenciar pela assumida admiração pela figura e pela acção de D. Dinis, não creio que se possa afirmar muito menos atendendo à época e aos meios, mais ainda quando compreendemos que de facto existiu uma ideia de governação a médio e longo prazo, que o monarca, no seguimento das políticas levadas a cabo pelos seus antecessores, compreendeu que tipo de reino pretendia organizar e legar aos seus sucessores.

Quanto à política externa, devem sublinhar-se fundamentalmente dois eixos: as relações com a Sede Apostólica, por um lado, e com as diferentes monarquias peninsulares, por outro, de entre as quais sobressai a Coroa de Castela.

Se tivermos em conta a tensão permanente que caracterizou as relações entre os monarcas e os bispos portugueses ao longo de quase todo o século XIII, desde os atritos entre D. Afonso II e os arcebispos bracarense, a deposição de D. Sancho II pelo Papa, sancionando as queixas episcopais contra aquele, até à excomunhão lançada sobre D. Afonso III nos anos finais de reinado, bem se pode compreender a importância da Concordata assinada entre Portugal e a Santa Sé, em 1289. Muito embora os diferendos não tenham cessado inteiramente, é inegável que a argúcia diplomática de D. Dinis e a rara intuição política com que aproveitou os momentos tumultuosos então vividos entre o Papado e o monarca francês, Filipe *o Belo*, permitiram chegar a um acordo muito vantajoso para Portugal, resolvendo alguns dos diferendos que se arrastaram durante o tempo dos seus antecessores, como abriram um período de boas relações, que o monarca português soube aproveitar da melhor forma.

A anterior afirmação fica bem ilustrada quando observamos a forma como D. Dinis foi conseguindo um crescente controle sobre as Ordens Militares, desde a Ordem de Avis (1304) até à de Santiago (1288 e 1314) – uma vez que a sede destas milícias se encontrava em Castela, o monarca não podia aceitar que os comendadores portugueses estivessem sob a alçada de um mestre castelhano – até à forma como resolveu a questão da extinção da Ordem do Templo (1307), não podendo sofrer que todo o património templário fosse entregue à Ordem do Hospital; depois de intensas negociações foi criada com aqueles bens a Ordem de Cristo (1319), claramente tutelada pela Coroa.

Quanto a Castela, uma boa parte das relações com a coroa vizinha assentou num inequívoco reforço da aliança de Portugal com a Coroa de Aragão, a partir do casamento de D. Dinis com Isabel de Aragão, o que permitiu conjugar e articular esforços entre os dois reinos no sentido de controlar a hegemonia de Castela, que desde a união definitiva com o reino de Leão, em 1230, provocara um claro desequilíbrio de forças no contexto peninsular. O ataque concertado às fronteiras castelhanas pelos dois cunhados, D. Dinis

e Jaime II, em 1296, é um excelente exemplo do que acabei de afirmar, e que no caso português resultou na inclusão da região de Riba-Côa, sancionada pelo célebre Tratado de Alcañices (1297). Anos mais tarde, o prestígio internacional do monarca português ficou bem patente, quando foi aceite pelo Papa e pelo rei de França como árbitro para dirimir as várias questões que opunham os monarcas castelhano e aragonês, momentaneamente resolvidas pelos acordos firmados em Torrellas (1304). Como é natural, e ainda quanto às relações Portugal-Castela, não se pode deixar de valorizar a dupla aliança matrimonial entre os filhos de D. Dinis e os filhos de Fernando IV, num processo de consolidação inter-dinástico que continuou a marcar o relacionamento político entre as duas Coroas até ao final da Idade Média.

Sobre outros aspectos da governação dionisina, como no fomento da economia, na produção legislativa e no exercício da justiça, ou a nível cultural e devocional já tive a oportunidade de sublinhar as linhas de força mais significativas, pelo que, dada a extensão e complexidade destes temas, apenas se podem enunciar algumas das mais importantes. No primeiro caso, devem referir-se todas as medidas conducentes a uma maior rentabilização dos bens da Coroa, como foi devidamente valorizado por Rosa Marreiros, dada a crescente necessidade de recursos para sustentar uma crescente e complexa estrutura administrativa, ou a atenção dada à exploração de certos produtos, como o vinho, os cereais ou o sal. Como sinal inequívoco dessas preocupações régias, podem-se salientar a dupla vertente da circulação e comercialização dos produtos, a par de uma maior eficácia no controle fiscal, plasmadas, por um lado, na significativa criação de novas feiras e, por outro, na criação do cargo de contador e desenvolvimento das funções dos porteiros-mores. Não se estranhará, ainda, uma notável estabilidade monetária durante todo o reinado, também escorada por uma política de desenvolvimento do comércio externo, nomeadamente com a Inglaterra e a França.

Do ponto de vista legislativo e judicial, os aprofundados estudos de Armando Carvalho Homem vieram demonstrar a importância do reinado dionisino, quer do ponto de vista quantitativo quer qualitativo, com produção significativa de leis sobre aspectos judiciais e processuais, ou de regulação dos poderes senhoriais, mas também pelo reforço ou inovação dos elementos responsáveis pela sua aplicabilidade, como os sobrejuizes ou os ouvidores, política que também se tornou visível no reforço das competências de um alargado corpo de “funcionários”, como os alcaides, no plano militar, e dos meirinhos-mores de comarca, com funções judiciais mas também de fiscalização das diferentes regiões do reino ao nível dos abusos senhoriais, da criminalidade ou da fiscalidade, prenunciando o aparecimento dos corregedores no reinado do seu sucessor.

Quanto ao terceiro aspecto, bastaria referir a imposição da língua portuguesa nos diplomas oficiais, a criação do Estudo Geral (1290) ou a contribuição poética e literária do monarca para compreendermos a importância deste período, ao qual, do ponto de vista devocional/patrimonial, se poderiam acrescentar as obras de reforma promovidas em Alcobaça ou nos paços régios de Frielas, Leiria e Sintra, e em especial a construção do mosteiro de Odivelas, com a vontade expressa de ali criar um novo panteão régio.

Finalmente, e no que respeita à política régia relativa ao grupo senhorial, componente essencial para se compreenderem algumas das afirmações contidas nas páginas precedentes, creio que quanto aos poderes eclesiásticos, quer episcopais quer monástico-militares, já foram enunciadas as principais directrizes da acção régia; quanto aos senhores laicos, diria que o empenho com que o monarca procurou controlar, ou mesmo dominar o grupo aristocrático em nada ficou a dever, talvez mesmo muito pelo contrário, ao que o seu pai demonstrara para com o poder episcopal.

Se D. Afonso III quase morreu excomungado – o que lhe terá feito recordar a forma como o irmão foi deposto abrindo-lhe o caminho para o trono – D. Dinis teve que enfrentar as forças senhoriais que, aproveitando o descontentamento do Infante herdeiro D. Afonso para com o pai, tentaram refrear ou até inverter a política de controlo senhorial levada a cabo pelo monarca desde o início do seu longo reinado, cuja expressão mais notável se revela na forma e na intensidade das Inquirições Gerais que promoveu. No final, porém, a balança pendeu claramente para o reforço do poder régio, com D. Dinis a enquadrar a solução dos problemas com a Igreja, e D. Afonso IV a levar ainda mais longe as medidas de controlo senhorial. Na verdade, o que melhor define este período de transição entre os meados do século XIII e os meados da centúria seguinte é uma clara continuidade e o crescente reforço do poder régio.

Voltando, porém, ao reinado dionísino, a vertente que eu agora gostaria de enunciar, na aproximação ao termo desta intervenção, dirige-se para a apreciação de três eixos extremamente importantes ao longo de todo o período em análise, os quais, pela forma articulada como foram conduzidos, mais nos fazem compreender a rara capacidade política e argúcia estratégica de D. Dinis, destacando-o de forma inequívoca no seio dos grandes “estadistas” portugueses.

Refiro-me, em concreto, à sua actuação no quadro do povoamento, da economia e da defesa, geridas de forma, quase diríamos sincronizada, revelando um sentido de actuação a médio e longo prazo, postura governativa que muitas vezes seria útil prosseguir nos nossos dias. Dito por outras palavras, percebe-se na intenção geral de governo uma ideia de política continuada e com um fito claro, e não ao sabor das circunstâncias ou das conjunturas do momento.

Com efeito, ao rei D. Dinis não lhe bastou a concessão do maior número de forais, no mesmo reinado, da nossa Idade Média. Articulou-os com uma política de fomento comercial, com as cartas de feira, e sobretudo com uma notável política de defesa, levando-o à intervenção sistemática na construção ou reparação dos sistemas fronteiriços de defesa, desde a embocadura do rio Minho até à foz do rio Guadiana, definida que ficara a linha de fronteira pelo Tratado de Badajoz, de 1267, e depois reajustada pelo tratado de Alcañices, em 1297.

Não nos deve espantar, por isso, que um monarca determinado na definição do espaço nacional, através da delimitação rigorosa da fronteira e da sua defesa, também entendesse que era essencial ordenar o patrulhamento e defesa do mar que nos rodeia. Já em 1282 legislara sobre questões de defesa marítima, concedendo aos homens de Tavira os privilégios do alcaide do mar e dos homens do mar de Lisboa, tal como poucos anos

depois autorizara a construção de uma torre de vigia na costa vicentina, precisamente para vigiar as movimentações dos piratas provenientes da costa marroquina. E que este problema continuou ao longo dos anos é inegável, uma vez que o monarca obteve do Papa João XXII, por bula de 1320, a autorização para recolher a dízima de todas as rendas eclesiásticas do reino, durante 3 anos, para ser investida na organização de uma armada para combater a pirataria sarracena.

Todas estas questões que afectavam a defesa da costa portuguesa, e a necessidade de incrementar as navegações comerciais para a Inglaterra e a França e mesmo as costas cantábricas e bascas, para além das mais costumeiras rotas dirigidas para o Mediterrâneo, terão mostrado ao monarca a necessidade de organizar de forma mais eficaz uma força marítima, ou seja, uma “Marinha de Guerra”. Data de 1298 uma primeira referência a um almirante, a que se segue, em 1307, a nomeação de Nuno Fernandes Cogominho como almirante-mor; todavia, sabe-se muito pouco sobre este período, mas é possível que os resultados não tenham sido muito animadores.

Finalmente, para dar mais eficácia às soluções resolveu contratar um especialista, na pessoa de Manuel Pessanha, da cidade de Génova, de uma família muito experiente no trato comercial com o norte da Europa, em particular com a Inglaterra, e de uma cidade que indiscutivelmente acumulara uma impressionante experiência na navegação mediterrânica desde o século XI, a par de Pisa ou de Veneza.

Terá destinado para a construção naval o famoso Pinhal de Leiria, que não mandou plantar mas para o qual, e com aquela intenção, terá ordenado a regularização? É muito provável.

Seja como for, a contratação de *micer* Manuel Pessanha, em 1317, é extremamente importante em si mesma, mas não pode deixar de valorizar-se ainda mais no quadro geral da política dionisina. Desse ponto de vista, sem dúvida que é um dos seus momentos mais singulares.

5. Conclusão

Para concluir, regressemos à problemática Coroa/Aristocracia e, sobretudo, regressemos às muralhas de Ceuta e folguemos juntamente com o Rei, os Infantes, agora Duques, e todos quantos viveram essa notável aventura.

É verdade que, na senda dos estudos de Veiga Simões, o Professor Magalhães Godinho, com rara intuição, já há muito afirmava que:

“Comprimida entre a elevação do custo de vida e a centralização política, a nobreza procura no estado de guerra permanente legitimar e garantir o ascendente que vai perdendo”.

Nos anos de 1930, ou ainda nos de 1960, supunha-se que a nobreza atravessara sérias dificuldades pela mudança de uma economia assente em rendas agrícolas para outra onde se impunha a circulação monetária, ainda mais agravadas com a Peste Negra e a quebra da mão-de-obra e subida dos preços e salários. É evidente que tinham razão. Mas o que aqueles ilustres historiadores, e ainda muitos outros mais recentes ignoravam,

é que desde a fundação do reino o património aristocrático, individualmente, era pouco significativo, salvo algumas excepções que nunca chegaram a organizar-se como contra-poder. No mesmo sentido, por outro lado, como aconteceu em Castela, também em Portugal não havia cidades suficientemente poderosas para se constituírem em ligas, que funcionaram em proveito próprio ao lado dos reis ou dos nobres, desde Afonso XI até aos Reis Católicos.

Em conclusão, e sem tirar qualquer mérito aos monarcas portugueses, muito pelo contrário, a verdade é que aqueles nunca tiveram que enfrentar senhores com o potencial económico e militar como os Laras ou os Haros, os Duques da Normandia ou da Borgonha, os Condes da Flandres ou os Duques de York. E mesmo quando, avançado o século XV, despontam casas com a envergadura dos Bragança ou dos Viseu, sabemos bem como terminaram, sem que daí resultasse qualquer tipo de reacção nobiliárquica. Isto não retira, entenda-se, a importância do século XV como a centúria que de facto viu despontar casas senhoriais verdadeiramente dignas desse nome. Depois de Ceuta, porém, e não depois de Aljubarrota, como muitas vezes se pensa. Com efeito, será através do serviço nos palanques do Norte de África ou nas capitánias e mares orientais que a nobreza passará a merecer a magnanimidade da Coroa, sobretudo com os bens das ordens militares. Mas essa já seria uma outra questão.

Excelentíssimas Autoridades e Congressistas
 Minhas Senhoras e Meus Senhores

Como podem calcular, não tenho a pretensão de ter clarificado todas as questões que envolveram as relações entre a Coroa e a Aristocracia, ou que aquelas são o caminho para compreender a especificidade do tema da Expansão e para explicar a realidade de *Quatrocentos*; mas estou convencido que a forma como o poder régio se impôs, praticamente desde a fundação do reino – e em particular durante o reinado de *D. Dinis* –, face à debilidade do poder aristocrático, poderá ser uma via fecunda para clarificar alguns dos seus aspectos menos conhecidos, entre eles, do meu ponto de vista, a conquista de Ceuta em 1415, e o início da abertura de Portugal ao *Mar*.

PORQUÊ OS PESSAGNO? NOVOS DADOS PARA O CONHECIMENTO DESTA FAMÍLIA GENOVESA

Nunziatella Alessandrini
Luís Miguel Duarte

“Maravilhosas cousas som os feitos do mar, e afinadamente aquelles, que fazem os homees em maneira d’andar sobre el per meestria e arte, assi como nas naaos, e gallees, e em todolos outros navios mais pequenos.”

Ordenações Afonsinas, Livro 1, Título LIII

Para quem conheça minimamente a história da marinha de guerra portuguesa, o dia 1 de Fevereiro de 1317 é sem dúvida uma data a fixar, porque marca um *antes* e um *depois*. O *antes* resume-se depressa: muito vagas referências (e muito discutidas) a um almirante do tempo de Afonso Henriques, que teria morrido numa batalha naval ao largo de Ceuta,¹ uma alusão a um lisboeta com a alcunha de “almirante”,² por fim uma referência ao almirante Nuno Fernandes Cogominho.³ Mas até à data que assinalámos, em rigor não havia uma marinha de guerra em Portugal: havia taracenas onde eram fabricadas galés (em Lisboa e na Foz do Douro) e guardado material de construção e reparação naval, bem como de abastecimento,⁴ havia um número incerto de remadores, sempre difíceis de recrutar e de manter na tarefa e em boa forma, bem como de marinheiros e oficiais próprios daquele tipo de embarcação, mas não existia nada de permanente, nada de previsível (quantas galés estariam prontas a navegar de um momento para o outro, em caso de urgência?), não havia tripulações numerosas, experientes e bem treinadas, sobretudo não havia um comando ‘profissional’, sabedor das coisas do mar em geral e de como manobrar e utilizar as galés em confrontos navais, em operações de transporte de tropas ou em cercos. Não sabendo quase nada sobre este Nuno Fernandes Cogominho, é um pouco arriscado o que vamos sugerir; mas estamos convictos de que ele deveu o seu cargo muito mais ao nome de família do que à sua experiência de guerra no mar, se é que tinha alguma.⁵

* Agradecemos sinceramente a Edite Alberto, Maria Barreto Dávila, Pedro Pinto, Rui Mesquita Mendes pela generosa partilha de informações.

¹ Luís Krus, “D. Fuas Roupinho”, in *Dicionário Ilustrado de História de Portugal*, vol. II, Lisboa: Edições Alfa, 1985, p. 187-188.

² Sem dúvida qualquer qualificativo jocoso ou profissional.

³ Pela cronologia, 1307-1314, e pela família (Leontina Ventura, *A Nobreza no reinado de Afonso III*, Coimbra, 1992, vol. II, pp. 633-634), aqui sim, devemos estar perante um verdadeiro almirante. Foi nomeado em 1307 para o cargo (acabado de criar?); nada mais sabemos dele.

⁴ Além disso, essas taracenas guardavam as galés durante os meses de Outono e de Inverno em que o mar lhes era desfavorável.

⁵ Como não sabemos se exerceu efectivamente o cargo, durante quanto tempo e com que resultados.

Por isso acreditamos que marinha de guerra a sério, em Portugal, é apenas com a chegada de Manuele Pessagno (portanto com o contrato celebrado entre D. Dinis e ele nessa data). Em trabalho anterior⁶ procurámos demonstrar como a contratação de um genovês, pelo rei de Portugal, imitou decisões semelhantes e muito anteriores do arcebispo de Santiago de Compostela Diego Gelmírez, por volta do ano 1100, e bastante depois dos reis de França e de Castela, que foram buscar importantes famílias genovesas, os Zaccaria e os Boccanegra, para construir a partir do nada ou para reestruturar as respectivas marinhas de guerra. A iniciativa de D. Dinis, já próxima do final do seu reinado, se teve enorme importância, só peca por tardia, em comparação com o que sucedeu, por exemplo, no reino vizinho⁷.

Se chegou até nós o extenso e pormenorizado contrato de 1317, por todos bem conhecido mas sempre fonte de novas ideias e dúvidas, infelizmente não dispomos de qualquer indício documental do paciente e demorado trabalho de prospecção de possíveis candidatos ao cargo, e do desenrolar dos contactos e das negociações, até se obter o acordo final de 1 de Fevereiro de 1317: ora tudo isso – prospecção, contactos e negociações demoradas – existiu com toda a certeza e seria do máximo interesse para nós.

Primeiro problema a esclarecer: o que se contratava, por estes anos, quando se contratava um genovês para almirante (e isto sem recorrer ao documento de 1317)? Para responder temos de mudar de Portugal para Génova e para o mundo mediterrânico, primeiro, e o atlântico, depois. O que se buscava era uma aliança, eram os serviços (variadíssimos) de alguma das várias *famílias* genovesas antigas e poderosas, mais ou menos nobilitadas e brasonadas. Estas famílias tinham uma estrutura e um funcionamento complexos: uma clara estrutura patriarcal e algo arcaica, com um chefe de linhagem e todo o conjunto dos seus irmãos, filhos e demais ascendentes e descendentes; essa estrutura familiar de negócios e de contactos era central para o sucesso político, económico e social dos genoveses.⁸ Chamámos-lhe arcaica, e era; mas depois ela desdobrava-se num sem fim de actividades industriais, comerciais, financeiras e militares, tudo isto solidamente unido por laços pessoais e, como dissemos, familiares. Hoje enxergamos uma contradição óbvia em fazer comércio (sobretudo internacional) e, ao mesmo tempo, alugar galés e remadores para a guerra, mas ao tempo eles conseguiram quase sempre conciliar estas duas actividades, e muitas outras.

Por isso, e voltamos à nossa pergunta de há pouco, o contrato de 1317 não servia apenas para escolher um homem para um posto: no caso, Manuele Pessagno para almirante. Significava recrutar toda a família (quanto mais alargada melhor), aproveitar os

⁶ Luís Miguel Duarte “Zaccaria, Pessagno, Bocanegra: os almirantes genoveses nos primórdios das marinhas de guerra de Castela, de França e de Portugal”, in Luciano Gallinari (a cura di), *Genova: una “porta” del Mediterraneo, Istituto di Storia dell’Europa mediterranea, Cagliari – Genova – Torino: Brigati, pp. 259-294.*

⁷ É preciso lembrar que o contrato com Manuele Pessagno, em 1317, não surge propriamente a partir do nada; nos anos anteriores há muitas medidas régias que, sem se destinarem expressamente à organização de uma marinha de guerra, a vão facilitar, ao regular aspectos como a construção naval ou o apuramento de remadores.

⁸ Daí ser um verdadeiro problema quando o presumido *pater familiae* não tinha filhos, como aconteceu com o célebre Marco Datini, de Prato.

respectivos contactos comerciais por toda a parte, eventualmente alguns recursos industriais ou mineiros, mas sobretudo, por um lado, os contactos e as posições diplomáticas que essa família detivesse e ocupasse em reinos ou entidades políticas importantes da Europa e, por outro, toda a experiência e a capacidade marítimas e militares. Esperava-se que trouxessem para Portugal, neste caso, tudo isso - os contactos, a experiência, os saberes, a família - e, é claro, as galés, alguns remadores, vários oficiais (alcaides e arrais) e um bom número de carpinteiros navais especializados. Quanto custava um contrato destes? Hoje diríamos que não teria preço. Na altura, uma brutalidade: o rei tinha que dar ao escolhido os títulos que ele quisesse, todos os privilégios e mais alguns, uma renda altíssima, vários direitos e jurisdições ligados ao mar, eventualmente povoações, carta-branca para construir, organizar e comandar a marinha portuguesa em operações militares ou paramilitares e, não menos importante, total liberdade para, nos tempos de paz, usar as galés e as respectivas tripulações ao serviço dos interesses particulares da família (sobretudo para comerciar).

A presença dos genoveses na Europa atlântica⁹ não era exactamente igual à sua actividade do Mediterrâneo. Na primeira, onde eles tinham contactos muito antigos (quer na Península Ibérica, quer nas ilhas britânicas, por onde andavam já no século XII),¹⁰ não apostam tanto no estabelecimento de feitorias ou de contratos mercantis, mas mais no que hoje chamaríamos “serviços”, dos mais variados: a monarquias muito necessitadas os genoveses oferecem capitais quase ilimitados (portanto, liquidez), barcos, comandantes navais, marinheiros, remadores e soldados. Era uma presença que vinha de longe, repetimos: o desejo de explorar caminhos marítimos já estava patente na aventureira viagem dos irmãos Vivaldi, Ugolino e Vadino, que tentaram antecipar a História dois séculos e alcançar a Índia contornando África. Em meados do século XV, Antoniotto Usodimare¹¹ irá acentuar a extrema mobilidade dos genoveses ao referir-se à expedição dos Vivaldi. Por esses anos, último quartel do século XIII, outro membro da família Vivaldi encontrava-se em Lisboa; foi naturalizado português em 1278, casou com D. Inês Fernandes, natural das Astúrias, que mandou construir o mosteiro de Santa Clara de Coimbra, em 1282. Dom Vivaldo residia em Lisboa “por respeito de mercancia que chamou a esta cidade muitos cidadãos nobres das Republicas Italianas.”¹² O mercador genovês era um dos nobres que participaram na confirmação da doação que D. Afonso III fez da vila de Lourinhã ao seu próprio filho, em 5 de Fevereiro de 1278. Em 1294, reinando D. Dinis, Dom Vivaldo, “cidadão honrado de Lisboa,”¹³ já tinha falecido, deixando descendência.

⁹ Dataria dos inícios do século XII a presença genovesa no Atlântico, quer nas costas marroquinas quer nas do Norte da Europa (Gabriella Airal di, “Due fratelli genovesi: Manuele e Antonio Pessagno”, in *Estudos em homenagem ao professor Doutor José Marques*, Porto, Universidade do Porto - Faculdade de Letras, 2006, vol. II, p. 140).

¹⁰ Gabriella Airal di lembra ainda que está documentada a presença de um Gherardo Pessagno em La Rochelle, entre 1233 e 1234 (p. 140).

¹¹ No seu *Itinerarium Antonioti Ususmaris*.

¹² Fr. Francisco Brandão, *Monarchia Lusytana*, Lisboa, Na Officina de Paulo Craesbeeck, 1650, V parte, Livro XVI, p.49.

¹³ Idem, *ibidem*.

Deixaremos de lado os debates muito antigos sobre a ancestralidade dos Pessagno,¹⁴ por irrelevantes para o nosso tema. Nos finais do século XIII e inícios do XIV havia em Génova quatro irmãos Pessagno: Leonardo, do qual pouco sabemos¹⁵, Manuele, o que vem para Portugal, Filippo, chamado *Pessagnino*¹⁶ e Antonio.¹⁷ No dia anterior à celebração do contrato entre o rei D. Dinis e Manuele Pessagno, o monarca inglês, Eduardo II, passava uma carta de encomenda a Leonardo para se deslocar a Génova e aí alugar cinco galés durante três meses, com 200 tripulantes, para ajudarem na Guerra da Escócia.¹⁸

Antonio era de longe o mais poderoso e o mais prestigiado. Onde? Em Inglaterra e, concretamente, na Corte inglesa, na qual se movia como se estivesse em casa. Antonio foi o financeiro dos reis de Inglaterra¹⁹, que gastavam muitíssimo mais do que aquilo

¹⁴ E uma eventual ligação a outra família antiquíssima de Génova, os Da Passano. Há trabalhos clássicos, do século XIX, que afastam qualquer ligação entre elas. Curiosamente, ao estudar as armas dos Pessanha portugueses, Anselmo Braamcamp Freire nota mais semelhanças com as armas dos Da Passano do que com as dos Pessagno genoveses (*Armária Portuguesa*, reimpressão em Lisboa: Cota d'Armas - Editores e Livreros, 1989, p. 393). A controversa questão da eventual descendência dos Pessagno da família Da Passano está ainda para ser resolvida. No entanto, no trabalho *I signori da Passano – Identità territoriale, grande politica e cultura europea nella storia di un'antica stirpe del Levante Ligure* (org. Andrea Lercari), *Giornale Storico della Lunigiana e del Territorio Lucense*, La Spezia, Edizioni Giacché, 2013 (2 vols.), dá-se conhecimento de dois impressos de 1615 que apresentam documentos mandados traduzir por Antonio Da Passano em 1601. Tratar-se-á, provavelmente, da documentação que tinha sido enviada ao irmão Filipe Da Passano em 1588 pelo “primo” português Jorge Pessanha quondam Ambrogio e que menciona a existência de cópias autênticas dos “Nobiliários da Torre do Tombo”. Esta questão está tratada em Maddalena Giordano, “Gli Archivi Da Passano”, in *I signori da Passano – Identità territoriale, grande politica e cultura europea nella storia di un'antica stirpe del Levante Ligure*, cit., pp. 209-227. Queremos aqui deixar o nosso agradecimento a Andrea Lercari pela oferta dos dois interessantíssimos volumes.

¹⁵ Apenas que o encontramos, em 1303, a conduzir negócios com o irmão Manuele, e em 1306, sempre com esse irmão, a alugar a Gianino Malocello e aos seus sócios de Milão duas galés com 140 homens, prontas a deslocarem-se “ad partes angliae” (Gabriella Airaldi, *cit.*, p. 139). Esta autora explica que essas “partes de Inglaterra” na altura significariam Londres, Sandwich e Southampton, pois era nesses portos que os genoveses mais investiam ao tempo. Não nos parece necessário sublinhar que este contrato denota uma enorme capacidade naval dos Pessagno. O documento encontra-se transcrito em Luigi Tommaso Belgrano, “Documenti e genealogia dei Pessagno ammiragli del Portogallo”, in *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, Genova, 1881, tomo XV, doc. IV, p. 250.

¹⁶ “*Pezagninus de Pezagno*”, Filippo Pessagno, encontra-se assim mencionado num só documento de 18 de Janeiro de 1316, por ocasião da compra de uma quantia de grão juntamente com o irmão Leonardo. Cf. Giulia Rossi Vairo, “O genovês Micer Manuel Pessanha, Almirante d'El Rei D. Dinis”, in *Medievalista* n. 13, (2013) Janeiro-Junho, p. 4. Disponível em <http://www2.fcsh.unl.pt/iem/medievalista/> (consulta mais recente em 2 de Maio de 2018).

¹⁷ Sobre Antonio Pessagno: N. Fryde, “Antonio Pessagno of Genoa, King's merchant of Edward II of England”, in *Studi in memoria di Federigo Melis*, Napoli: Giannini, 1978, vol. II, pp. 159-178; G. Airaldi, *cit.*, pp. 141 e ss.; A. Daneri, *Emanuele Pessagno*, pp. 59-60; J. M. Roger – “Antonio Pessagno”, in N. Bériou e P. Josserand (coord.), *Prier et combattre. Dictionnaire européen des ordres militaires au Moyen Âge*, Paris: Fayard, 2009, p. 98; G. Rossi Vairo, “Manuel Pessanha et l'organisation de la flotte portugaise au XIV^e siècle”, in M. Balard (ed.), *The Sea in History - Medieval World II*, Boydell & Brewer, Paris, 2017, pp. 321-330.

¹⁸ Documento transcrito em L.T. Belgrano, *cit.*, doc. VIII, pp. 252-253.

¹⁹ No início do século XIV, entre os genoveses que intervinham no comércio com a Inglaterra destacavam-se os poderosíssimos Gianotto e Guidetto Spinola; eram fornecedores da Corte desde 1303 (Gabriella Airaldi, *O.c.*, p. 141-142).

que recebiam de rendas, impostos e direitos. Vamos resumir. Entre os séculos XIII e XIV os genoveses tinham nas suas mãos boa parte – senão quase todas – as finanças da Europa Ocidental.²⁰ Antonio Pessagno teve um rápido percurso ascendente na economia e nas finanças inglesas e em particular nas da Coroa. Foram tão elevados os empréstimos que lhe concedeu que a dado momento recebeu como penhor as célebres jóias dessa mesma Coroa²¹. Como quase sempre acontecia, os reis não pagavam os empréstimos contraídos em moeda, mas sim entregando ao credor rendas, terras, títulos, pedaços da soberania do reino. Dessa forma, Antonio foi recebendo e acumulando – atente-se bem – as rendas das minas da Cornualha, os direitos alfandegários dos portos de Londres e de Boston,²² as dízimas da Irlanda e logo a seguir *todas as rendas e impostos* provenientes dessa mesma Irlanda. Em 1313, a Coroa devia a Antonio Pessagno uma fortuna astronómica, daquelas que se percebe que nunca poderá honrar.²³ Talvez Antonio tivesse compreendido que precisava rapidamente de diversificar os seus investimentos e os seus aliados, até por uma questão de segurança nos seus negócios: em 1313 encontra-se com o seu irmão Manuele em Paris, uma cidade em rápida expansão económica, e desenvolve boas relações pessoais quer com o rei de França quer com o papa de Avignon. Mas continua a acumular doações em Inglaterra: além de alguns pagamentos em libras esterlinas, recebe os castelos e palácios sequestrados aos Templários, *todos* os impostos alfandegários de Inglaterra e as rendas do seu maior arcebispado, o de Canterbury (à data vacante).²⁴ Mais doações e títulos: é nomeado “yeoman” do rei, temporariamente tesoureiro;²⁵ em 1315 é feito cavaleiro, com a correspondente tença de 3.000 libras esterlinas,²⁶ recebe o solar de Kennington e o direito a caçar à sua vontade em qualquer floresta real. Organiza um sindicato bancário para financiar a guerra na Escócia e garante pessoalmente o abastecimento de todos os castelos do Norte do Reino.²⁷ Quando falta cereal e o pão encarece, Antonio importa, distribui e lucra.

Ser credor de cabeças coroadas é um jogo que tem tanto de aliciante e potencialmente lucrativo como de perigoso: até certa altura, o credor vai acumulando títulos, cargos importantes, terras, direitos a receber certos impostos, penhores – as jóias da

²⁰ Gabriella Airaldi, *O.c.*, p. 142. Esta Autora é mais categórica: “I genovesi ebbero nelle loro mani per circa un secolo la finanza mondiale” (p. 142). Sem ignorar a presença destas famílias em Bizâncio e em todo o comércio oriental, nomeadamente em torno do Mar Negro, cremos que esta afirmação peca por exagero, uma vez que não leva em conta a Pérsia, a China, todas as regiões da rota da seda, a Índia, etc. Mas tem razão quando lembra que, um século antes, o trono de Frederico II de Hohenstauffen acabara falido nas mãos de um grupo de associados genoveses; e que estes dispunham de significativos “asientos” na Coroa castelhana, mercê dos vultuosos empréstimos que lhe concederam.

²¹ Algumas das quais podemos ainda ver hoje em exposição na Torre de Londres.

²² Um pequeno porto no Lincolnshire, na costa leste da Inglaterra.

²³ Gabriella Airaldi afirma mesmo que essa dívida é superior à que mais tarde vai ser contraída junto dos Bardi e, por não poder ser paga, arrastar esta família para a falência.

²⁴ Gabriella Airaldi lembra que todas as coroas europeias lutavam com uma sufocante falta de liquidez, com a excepção da catalano-aragonesa. E nós podemos acrescentar, da portuguesa até meados do reinado de D. Fernando.

²⁵ Volta a receber como penhor as jóias da Coroa.

²⁶ Pagas a partir das rendas da Gasconha.

²⁷ O que supõe meios financeiros e logísticos impressionantes.

Coroa inglesa, imagine-se! – mas há uma linha muito ténue que, quando transposta, pode levar ou à falência do credor (porque permitiu uma dívida brutal que o devedor não tem como pagar) ou então à hostilidade aberta deste mesmo devedor. Estamos a falar do rei de Inglaterra: em 1318 (um ano depois do contrato de D. Dinis com Manuele) Antonio parece ter caído em desgraça, provavelmente com um falso pretexto, perde os cargos e o seu nome desaparece da documentação inglesa e é riscado de todos os livros de tenças e benefícios da realza. Muda-se então para França.²⁸ Acredita-se que em 1325 (ano da morte de D. Dinis) Eduardo II tem medo de que Antonio esteja a preparar um ataque a Inglaterra, em conjunto com o seu irmão, o almirante de Portugal. O equívoco desfaz-se depressa. Em 1326, Manuele chega a Londres como embaixador de Afonso IV: propõe o casamento de uma filha do rei português com o Duque da Aquitânia e herdeiro da Coroa inglesa, o futuro Eduardo III, “o Confessor”. Parece que pela mesma altura Antonio ‘ressuscita’, em Inglaterra, com a subida ao trono de Eduardo III. Em 1331 já se movimenta de novo com confiança no círculo do rei, que lhe confia tarefas diplomáticas muito delicadas junto do rei de França e do papa; claro que, apesar disso, Antonio continuará a lamentar-se, e cheio de razão, por causa das dívidas incalculáveis que continua sem receber. Em 1332, Eduardo III escreve uma carta de recomendação ao almirante português, Manuele, e refere-se a Antonio como “fidei milite et consiliario nostro”. Ouvimos falar dele pela última vez seis anos depois, ou seja em 1338, quando Antonio acompanha o rei de Inglaterra numa expedição à Flandres. Começava a Guerra dos Cem Anos.²⁹ Foi esta, em resumo, a trajectória de Antonio Pessagno: foi subindo até ser, provavelmente, o homem mais rico e mais influente junto da monarquia inglesa. Depois caiu em desgraça, por razões não completamente apuradas. Acabará por reaparecer (terá sido reabilitado), mas nunca com a força e o poder que já tivera antes.

E por fim vem Manuele, acerca do qual temos pouca informação até ao contrato de D. Dinis em 1317.³⁰ Mas julgamos que ficou claro que, seguramente após uma prospecção cuidada, o rei de Portugal se decidiu por uma família que, ao contrário dos Zaccaria e dos Boccanegra (ou de outras famílias genovesas), que operavam principalmente no Mediterrâneo até ao Mar Negro, se movia bem na fachada atlântica da Europa e sobretudo em Inglaterra³¹: no reino, nos portos, nas alfândegas, na Corte do rei. Essa escolha nada teve de inocente ou casual, dará um forte impulso às relações entre os dois reinos e será por isso marcante na História de Portugal.

Por outro lado, os Pessagno, como qualquer importante família genovesa, não perdiam uma oportunidade para fazer alianças ou colaborar com outras famílias, recorrendo não raro a casamentos como peças centrais das suas estratégias sociais e económicas. Estes concretamente têm parentescos e laços estreitos com os Doria, os Spinola,

²⁸ No mesmo ano, 1318, Manuele vai como embaixador a Avignon, à cúria papal.

²⁹ Na qual os genoveses estarão do lado das França.

³⁰ A não ser a sua participação nos contratos de 1306, que ele assina em conjunto com o seu irmão Leonardo, e de que falámos acima.

³¹ E em França; e em Avignon.

os De Mari e os Fieschi. Queremos dizer, os Pessagno valem muito mais do que o seu simples nome.

Para os Pessagno, o convite a Manuel é uma oportunidade caída do céu: ocupará um cargo prestigiadíssimo, num país excepcionalmente bem colocado para o trânsito das galés entre as cidades italianas e a Flandres, que já se fazia com regularidade, e poderá dispor de uma frota (tão poderosa quanto for capaz de construir) para os negócios da família. Como bem sublinha Gabriella Airaldi, é a possibilidade de reunir duas tradições marítimas diversas, duas estratégias comerciais e políticas talvez complementares. Os genoveses estarão, deste modo, associados à futura expansão marítima de Portugal. E o país passa a ter amigos muito bem colocados junto do trono inglês³².

Não foi, portanto, uma escolha leviana, a do rei D. Dinis, quando entregou o cargo de Almirante da marinha portuguesa a um genovês, concretamente a Manuele Pessagno, mas uma decisão bem pensada e racional. Uma série de documentos recolhidos por Luigi Tommaso Belgrano, nos finais do século XIX, oferece-nos um quadro bastante claro desta família que evidencia, por um lado, qual era a sua posição social e, por outro, a sua rede de relações sociais. Recordamos apenas que nas primeiras décadas do século XIII, Nicolò Pessagno, talvez o pai do Almirante, foi um dos embaixadores enviados a Martinho IV para tratar da paz entre lígures e pisanos, que então se batiam duramente pelo domínio da Córsega, além do já referido Gherardo Pessagno, activo em la Rochelle entre 1223 e 1234.³³

Depois da assinatura do contrato de 1 de Fevereiro de 1317, seguiu-se um conjunto de diplomas e privilégios que vieram confirmar e completar o que se tinha tornado, como sublinha Rossi Vairo, uma verdadeira *dignidade*, ultrapassando a simples dimensão de cargo até então existente. Foi definido o ofício do Almirantado, que passou a fazer parte da administração régia, com o regimento de 24 de Setembro de 1319 (apesar de continuarem a ser outorgados diplomas e privilégios entre 1321 e 1323).

A confiança, indispensável nas relações sociais, económicas e diplomáticas, sempre foi igualmente determinante no bom funcionamento das ligações comerciais e financeiras. Já dissemos que, em 1313, Manuele estava com o irmão António em França, onde este último tinha construído boas relações, quer com o rei de França, quer com o Papa em Avinhão. Com este precedente, Manuele Pessagno foi enviado pelo rei português como seu embaixador, para tratar de questões delicadas em Avinhão, função que se tinha igualmente comprometido a assumir aquando do contrato.³⁴ O papel do Almirante junto do Papa era o de explicar as razões do soberano a favor da emancipação do ramo português da Ordem de Santiago, relativamente ao mestre da mesma ordem de Castela. Do valor e do mérito do Almirante Manuele Pessagno é testemunho a Bula do Papa Bento XII “*Gaudemus et exultamus in Domino*”, dirigida ao Rei de Portugal Afonso IV, a 30

³² Setenta anos antes do Tratado de Windsor.

³³ Ver Nota 10.

³⁴ ANTT, *As Gavetas da Torre do Tombo, II (Gav. III-XI)*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos e Ultramarinos, 1962, “Manuel Januensis admiraldus et Vincentius Johannis anbassiatores magnifici principis domni Dionisii Portugalie et Algarbii regis”, doc. 901, p. 409.

de Abril 1341, na qual, aludindo à acção do genovês ao serviço de Portugal, recorda que o rei “...mandou chamar de longes terras para o seu reino um homem conhecedor das coisas do mar e da guerra naval, e nomeou-o almirante de seus reinos com grande soldo, o qual mandou construir galés e outros navios apropriados, e tornou a gente portuguesa tão experimentada e audaz nas coisas pertencentes à guerra naval, pela prática e exercício delas, que dificilmente se poderia então encontrar outro povo mais competente não só para a defesa dos ditos reinos, mas também para a vigorosa repulsão dos ditos inimigos” (entenda-se, os muçulmanos).³⁵

O Hospital dos alemães

Segundo apontamentos provenientes dos arquivos da Província dos Ermitães da Serra de Ossa, Manuele Pessagno terá fundado, já no reinado de D. Afonso IV (1325-1357), uma albergaria, em Lisboa, para nela poderem ser recolhidos «os Alemães que viessem com elle, e com Enrique Alemão, e outros, da Emvocaçõ de Nossa Senhora e São Miguel, o qual fidalgo deixou renda para ella». Tratava-se de um hospital que, segundo os mesmos documentos, se situaria abaixo do Postigo da Trindade.³⁶ Num documento de 23 de Julho de 1425, Micer Carlos Pessanha, neto de Manuel e filho de Lançarote Pessanha, refere que “Manuel Peçanho meu avoo e Miçe Bartollameu meu tio e Miçe Lançarote meu padre (...) demitiram humas casas para pobres de bem viver que sam a par do Mosteiro da Trindade que partem com casas da dita hordem e com adro do dito mosteiro. As quais casas se mostrou que forom dadas a pobres da Alemanha”.³⁷ Querirá isto dizer que, na sua equipa inicial, Manuele Pessagno incluiu alemães, eventualmente como especialistas em artilharia? Estamos em crer que sim.

No contrato de 1 de Fevereiro 1317 estipulado com Miçer Manuele Pessagno, o rei D. Dinis fez-lhe doação do seu “logar de Pedreyra per aquel lugar per hu foy devisado pera os Judeus, com casas e com térreo livre (...) e que haíades vos hj aquel dereyto que em elas avia e quanto he as casas e o térreo que eu hj avia que de mjm tijnam os judeus, ser todo vosso e dos vossos sucessores”.³⁸ A 24 de Setembro de 1319 reitera o rei: pelos

³⁵ João Martins da Silva Marques, *Descobrimientos Portugueses*, Lisboa, Edição do Instituto para a Alta Cultura, 1944, vol. I, doc. 65, pp. 70-71. Utilizámos a versão portuguesa de José Saraiva.

³⁶ Cf. Rui Mendes, “Comunidade flamenga e holandesa em Lisboa (séculos XV a XVIII): algumas notas históricas e patrimoniais”, in *Anmentu – Bollettino Storico e Archivistico del Mediterraneo e delle Americhe*, Cagliari, Centro Studi SEA e Aipsa, n. 7, 2015, p. 62.

³⁷ Biblioteca Pública de Évora, *Mosteiro de S. Paulo da Serra de Ossa*, Livro 35, n. 31. Utilizámos a transcrição efectuada por João Gouveia Monteiro, em *Nuno Álvares Pereira – Guerreiro Senhor feudal Santo – Os três rostos do Condestável*, Barcarena: Letras & Diálogos, 2017, p. 283. Sobre este assunto, cf. Rui Mendes, *cit.*; João Luís Fontes, *Da «Pobre Vida» à Congregação da Serra se Ossa: Génese e institucionalização de uma experiência eremítica (1366-1510)*, Tese de Doutoramento em História apresentada na FCHS-UNL, 2012, pp. 94, 243-244, 416, 457, 641-642.

³⁸ ANTT, *Chancelaria D. Dinis*, L. 3, fl. 108; transcrito por João Martins da Silva Marques, *Descobrimientos Portugueses*, Lisboa, Edição do Instituto para a Alta Cultura, 1944, vol. I, doc. 37, p. 28. No documento explicita-se que ele e os descendentes podiam fazer o que mais lhes agradasse dos terrenos “como de vossa propria herdade”.

serviços do Almirante, “tevj por bem de vos fazer doaço puramente das mhas casas e térreo da Pedreyra hu moravam os Judeus en Lixboa”.³⁹

É evidente que ao Almirante não era destinado todo lugar da Pedreira,⁴⁰ que abrangia uma área muito vasta. As referências às “mhas casas” e à presença de judeus naquela zona levaram Gustavo de Matos Sequeira⁴¹ a colocar a hipótese de se tratar das casas que tinham sido mandadas construir, por carta régia de 1 de Março de 1290, para serem a sede dos Estudos Gerais. Depois de esses Estudos Gerais terem sido transferidos para a freguesia de Santo Estêvão e as casas terem ficado devolutas, estas foram doadas, juntamente com um campo, em 1302, à família judaica dos Navarros de Beja que, na altura do contrato de 1317, já aí não moravam.⁴² As “casas com terreo livre” acima referidas deveriam ser incluídas no espaço que actualmente é compreendido entre o Chiado, a Rua da Misericórdia, a Rua da Trindade, o Carmo e a Rua do Sacramento. Nesta área tinha sido construído, em 1294, o convento da Trindade, do qual o Almirante genovês passou a ser vizinho. Aliás esta vizinhança não foi pacífica: os frades da Trindade ter-se-iam apropriado do terreno junto ao convento na fachada sul para aí sepultarem os seus mortos, provocando queixas do Almirante.⁴³ Depois de ter ouvido essas queixas, D. Dinis resolveu demarcar os terrenos, em carta ao alcaide de Lisboa datada de 25 de Setembro de 1320: “En guisa que no aja hy depois contenda”.⁴⁴ A devoção à Ordem da Santíssima Trindade foi uma constante na família Pessanha, desde que, em 1342 Micer Manuel fez uma escritura com os frades “do mosteiro da santíssima Trindade com o fim de estes lhe darem uma capella no dito Mosteiro, annexando-lhe para isso diferentes propriedades”.⁴⁵

A capela-mor da igreja do convento da Trindade haveria de ser igualmente escolhida para sepultura pelo Almirante Rui Afonso de Melo. Casado com Beatriz Pereira, filha de Carlos Pessanha e de D. Joana Pereira,⁴⁶ este herda o cargo de Almirante durante

³⁹ ANTT, *Chancelaria D. Dinis*, L. 3, fl. 127v.; transcrito por João Martins da Silva Marques, *cit.*, vol. I, doc. 42, p. 34.

⁴⁰ As quatro casas de devoção que no último quartel do século XIII se encontravam no alto da Pedreira: o templo dos Mártires e o Mosteiro de S. Francisco, na banda do sul (abaixo da estrada ou rua da Pedreira – hoje Rua Garrett-), a casa do Santo Espírito, na parte central, à beira do declive, e o cenóbio dos Trinitários na parte mais alta, entre os olivais que continuavam para o Poente e Norte. Gustavo de Matos Sequeira, *O Carmo e a Trindade*, Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa, vol. I, 1939, p. 17.

⁴¹ Gustavo de Matos Sequeira, *cit.*, vol. 1, p. 47.

⁴² Sobre a questão da identificação do bairro do Almirante, veja-se também, José de Vasconcelos e Menezes, *Os Marinheiros e o Almirantado*, Lisboa: Academia de Marinha, 1989, pp. 260-288.

⁴³ ANTT, *Chancelaria de D. Dinis*, Lisboa, 4, fl. 86: *Carta per que departiró o Campo da pedreira antre os ffreires da Trindade e miçel manuel almirãte*; Ayres de Sá, *Frei Gonçalo Velho*, Lisboa: Imprensa Nacional, 1900, vol. II, doc. DCCXVII; Gustavo de Matos Sequeira, *O Carmo e a Trindade*, Lisboa: Publicações Culturais da Câmara Municipal de Lisboa, 1939, vol. 1, pp. 47-48.

⁴⁴ *Ibidem*.

⁴⁵ ANTT, *Casa de Santa Iria*, Cx. 14, doc. 244. Em anexo, transcrevemos um treslado do documento, que pensamos ser inédito, que refere as terras de propriedade do Almirante Manuel Pessanha.

⁴⁶ D. Joana Pereira era irmã de D. Nuno Álvares Pereira e filha de D. Álvaro Gonçalves Pereira, Prior do Crato.

a menoridade do filho, Lançarote Pessanha. O seu testamento, lavrado a 17 de Outubro de 1463, é um testemunho importante dos bens que pertenciam à família Pessanha.⁴⁷

As décadas seguintes: luzes e sombras

Para avaliarmos com equilíbrio o resultado da vinda dos Pessagno para Portugal em 1317, e a justeza da aposta de D. Dinis, devemos fazê-lo em dois níveis distintos: um, que se vê mal ou nem se vê, é a construção de galés (as técnicas, os materiais), o treino de alcaides e arrais, de remadores e de soldados, a organização da logística. Praticamente não há documentos sobre esta actividade dos genoveses. Outro é fazer a genealogia dos Pessagno, a lista das batalhas ou acções navais que comandaram e ganharam ou perderam, a evolução do cargo de almirante com eles e depois deles.

Isso será já para uma outra investigação. Mas deixaremos, por ora, breves apontamentos: à excepção de Manuele e do seu filho Carlos, a carreira de comando dos Pessagno não soma propriamente muitos êxitos. Depois de uma excelente vitória militar no Estreito de Gibraltar, em 1341, seguem-se as desastrosas guerras ditas fernandinas, contra Castela. Um verdadeiro pesadelo para todo o reino, para o exército português mas, sobretudo, para a marinha. Três episódios bastam para falarmos de autêntico descalabro: o inútil e humanamente trágico bloqueio do Guadalquivir, em Sevilha; a humilhante derrota de Saltes; e por fim, a recusa de Lançarote Pessanha em dar batalha às galés castelhanas que se aproximavam de Lisboa, aparentemente numa situação de inferioridade (os castelhanos), e contrariando a opinião do capitão, por acaso também ele um castelhano (Juan Focín). Na sequência da retirada (da fuga?) das galés portuguesas, D. Fernando classificou o almirante como *cobarde* e tirou-lhe o comando, que deu transitoriamente a um irmão de Leonor Teles, o conde João Afonso Telo.⁴⁸

Não podia piorar? Podia. Na Crise de 1383-85 Lançarote Pessanha tomou o partido de Beatriz e foi morto por populares. Assim se acabavam ingloriamente as primeiras seis ou sete décadas do serviço dos Pessagno na marinha portuguesa.

Numa observação sobre protocolo, afirma-se que o almirante deve vir à frente do condestável, porque a luta no mar é mais difícil e mais perigosa do que a luta em terra. O cargo vai-se estruturando: ao contrato de 1317 junta-se uma tradução quase literal do texto das *Partidas* de Afonso X;⁴⁹ as *Ordenações Afonsinas* vão acolher um já bastante

⁴⁷ O testamento de Rui Afonso de Melo está publicado em Edite Martins Alberto, *A Quinta da Trindade. História da Ordem da Santíssima Trindade no Seixal*, Câmara Municipal do Seixal, 1999, pp. 311-314.

⁴⁸ Não há acusações muito mais graves que se possam fazer a um comandante militar; sirva de atenuante o facto de o próprio rei D. Fernando, nessas mesmas guerras, ter sido apelidado de cobarde pelo seu povo; e de as observações ácidas e certeiras de Leonor Teles, depois de Saltes, mostrarem que o planeamento, a estratégia e o moral dos soldados e dos marinheiros estavam abaixo de zero. Quanto ao episódio em si, as poucas linhas de Fernão Lopes não nos permitem sequer imaginar o que se possa ter passado.

⁴⁹ Apenas se terá procedido a algumas simplificações (António Vasconcelos Saldanha, *O Almirante de Portugal. Estatuto quatrocentista e quinhentista de um cargo medieval*, Lisboa: Instituto de Investigação Científica e Tropical, 1988, p. 7).

completo regimento do cargo,⁵⁰ regimento esse que, não por acaso, não transitará para as *Ordenações Manuelinas* nem para as *Filipinas*.

Com o tempo, surgem problemas previsíveis: no contrato de 1317, esclarece-se que o cargo é vitalício e hereditário, e que a sucessão se fará por linha varonil. Não havendo filho legítimo..., contorna-se por vezes a disposição, casando uma filha Pessagno com um nobre, que passa a ser o almirante. Assim encontraremos na lista de almirantes Meneses, Azevedos e outras famílias. Argumentam alguns reis: o cargo já deixou de ser atribuído por sucessão e passou a sê-lo por mercê. Não surpreende que caia em pessoas que não entendem nada do mar. Naturalmente a estes deixa de ser exigido que tragam sempre com eles os tais vinte genoveses experientes na navegação e na guerra marítimas, um dos pontos mais fortes do contrato fundador; os próprios reis de Portugal reconhecem isso em algumas cartas. E por isso, durante décadas, o cargo como que desaparece; fica o título e as rendas a ele associadas (ou parte delas). Repare-se nisto: aquando da expedição a Ceuta, que movimentou uma poderosa frota de galés e um número elevado de embarcações à vela, os respectivos comandos são de D. João I e de D. Pedro, o que se percebe protocolarmente. Mas na sua descrição do episódio Zurara ignora o almirante; este parece não ter desempenhado qualquer papel⁵¹.

O cargo reaparecerá em glória no início do século XVI; basta lembrar Vasco da Gama, o “almirante da Índia”. Antes disso, e por uma questão de justiça, notemos que se os Pessagno ficaram com o nome manchado por alguns insucessos político-militares, o trabalho ‘invisível’ de construção naval e de treino na navegação e no remo foi tão extraordinário que, depois dos desastres de Sevilha e de Saltes, quando nós afirmaríamos que Portugal tinha pura e simplesmente ficado sem marinha de guerra, o rei de Inglaterra pede socorro ao nosso país. As costas do sul das ilhas eram constantemente devastadas por ataques violentos da marinha castelhana,⁵² que chegavam com frequência até Londres. Para defender os aliados ingleses, Portugal envia para lá duas galés com as respectivas tripulações completas, que durante muitos meses garantirão a segurança daquelas costas⁵³. Não se vê melhor forma de demonstrar que os primeiros Pessagno operaram uma verdadeira revolução na marinha de guerra portuguesa.

⁵⁰ Livro I, *Título 54*, “Do Almirante, e do que pertence a seu officio”.

⁵¹ Sabemos como Zurara praticamente ignorou, na sua *Crónica da Tomada de Ceuta*, todos os protagonistas (D. João I, D. Pedro, D. Duarte, D. Afonso, Nuno Álvares Pereira e outros) à excepção do Infante D. Henrique

⁵² Biscainha e cantábrica.

⁵³ Peter E. Russell, “Galés portuguesas ao serviço de Ricardo de Inglaterra (1385-1389)”, *Revista da Faculdade de Letras de Lisboa*, 2ª Série, 18 (1953), pp. 1-17 (tradução inglesa em P. E. Russell, *Portugal, Spain and the African Atlantic, 1343-1490*, Variorum, 1995).

Apêndice Documental

1342, Março, 6, Lisboa

O almirante de Portugal, Manuele Pessagno, doa alguns terrenos ao mosteiro da Santíssima Trindade, obtendo em troca, para si e a sua família, o direito de serem sepultados em capela própria nesse mesmo mosteiro, capela essa que pertencera à Rainha Santa Isabel.

[Arquivo Nacional da Torre do Tombo, *Casa de Santa Iria*, Cx. 14, doc. 244.]

[*Fól. 1*] “Traslado de uma escriptura de contracto que fez o almirante de Portugal Micer Manuel com os frades do mosteiro da santíssima Trindade com o fim de estes lhe darem uma capella no dito Mosteiro, annexando-lhe para isso diferentes propriedades no anno de Era 1380, ano 1342.”

“Contrato do Almirante de Portugal Miçer Manoel sobre a cappella e jazigo que tomou no Mosteiro da Santíssima Trindade e bens que a dita Cappella anejou.

Em nome de deus ámen. Saibão todos que na era de mil trezentos e oitenta annos seis dias do mes de Março na cidade de Lixboa nas casas de Miçer Manoel Almirante dos Reinos de Portugal e do Algarve em no Mosteiro da Trindade da dita cidade em presença de mim Gonçalo Figueira thabelião publico da dita cidade e das testemunhas que ao diante são escritas, frey Martim Fernandes freire da Santa Trindade Menistro do dito Mosteiro e Provincial nos Reinos de Portugal e do Algarve, estando presente frey Vasco de Chiterios prior e frei Marcos samchristão e frei Francisco e frei Gil e frey Diogo e frei Afonso e frei Domingos e frei Lionardo e Pedro escudeiro e frei Gomes e frei Afonso Freire conventuaes do dito Mosteiro. Estando todos juntamente em o dito Mosteiro por campaã tangida assi como he de seu costume, dicerão que elles vendo e considerando por meo de muito proveito do dito Mosteiro por muito bem e ainda que sempre receberam do sobredito Almirante e de seus filhos Carlos Pessanha e Bartolomeu Pessanha. E porque agora novamente o dito Almirante nos dera dous campos que elle ha derredor do dito mosteiro com suas entradas e saidas e com todos seus direitos e pertenças assi como os elle ha e de direito melhor ho mais compridamente de direito deve d’aver para entachamento (?) [*fól. 2*] e proveito do dito Mosteiro e dotara e outorgava ao dito Almirante e a seus filhos e a todos aquelles que forem de sua linhagem para todo sempre jamais hua capella que he no Mosteiro sobredito a qual capella mandou fazer a Rainha dona Isabel a quem Deos perdoe a honra da Trindade e pela alma del rey Dom Dinis em remimento de seus peccados, prazendo a Nosso Senhor el Rey Dom Afonso. E não lhe prazendo que ho estromento não seja verdadeiro. E deram-lhe e outorgaram lhe a dita cappella por tal conto e sob tal condição que o dito Almirante e seus filhos todos de sua linhagem hajão e possuão fazendo em ella sepulturas e sotterrando-se em ella assi como em sua hordem própria. E que nenhum se nom possa hj deitar salvo aquelles que a elles aprouver E outrossj o sobredito Mosteiro provincial e freires se obrigaram per ssj e per todos seus subçessores que depois elles vierem deste dia e para todo sempre que sotorrando-se o dito Almirante na dita cappella de cantarem em cada hum anno na dita cappella e para todo sempre pello dito Almirante e pera seus filhos desde sua linhagem e quando for mercê de Deus de os levar deste mundo deitandosse na dita cappella, doze missas officadas

de Requiem em cada hum mes huma missa officada pela alma do dito Almirante e de Dona Genebra sua molher a quem Deus *perdoe* e de seus *filhos* E daquelles *que* de seu linhagem sai E forem d'aquj em diante. E outrossj se obrigou o dito Mosteiro e Convento *por ssi* e por todos os seus subçessores *que* depois elles vierem de sahir cada dia sobre o dito Almirante na dita cappela com cruz e com agoa benta, com hum respondo cantado com suas orações [fól. 3] *pera* todo sempre assj como sam sobre Vasco Martinz Robalo. E porque o dito Almirante e seus *filhos* e os de sua linhagem E mais certos sejam de como o dito provincial esto pode fazer com os freires do dito convento E mostrou *perante Antonio* Rodriguez Alvazil geral da cidade de Lixboa hua carta em *que* he contheudo em como elle he Menistro e pode fazer todas as sobreditas couzas E outra carta em como he provincial e o poder *que* ha; das quais cartas o theor dellas ao diante he escrito E logo o dito Almirante com consentimento e outorgamento dos sobreditos seus *filhos* Miçer Carlo e Bartolomeu *que* a esto presente estavam deu e outorgou ao dito Mosteiro os sobreditos campos *que* elle ha ao redor do dito Mosteiro com suas entradas e saídas e com todos seus direitos e pertenças assj como o dito Almirante ha del Rey e de *direito* deve d'aver E os termos dos ditos campos são estes. Campo *que* jaz da *parte que* ha de ser a porta do cintel igreja maior do dito Mosteiro como parte com caminho por aquel agora vão do dito mosteiro *para* Santos ate o caminho *que* parte com o dito campo. E da *parte* do poente como parte com caminho *que* ora he de Martim Pires e rende acima ata hua parte o dito campo com a pidreira de Gil *pirez* esto da *parte* do agiao e da parte do levante como *parte* do fundo açima com o dito Mosteiro. E outro campo da *parte* do levante como *parte* de cima affundo como *parte* com caminho *que* vaj de hua casa *direitamente para* Alcantara E *parte* do agiao como *parte* com forregial do dito Gil *Pirez* e da *parte* do poente como *parte* de cima afundo com o dito Mosteiro, E da *parte* do abrego como *parte* deçima affundo com o coval del Rey. E o sobredito Almirante *por* outorgamento do ditto Miçer Carlo e Miçer Bartolomeu [fól. 4] deu e outorgou ao dito Mosteiro os sobreditos campos livremente sem contenda *nenhuma* e *para* todo sempre jamais e para fazer deles em elles aquillo *que* virem *que* he mais seu proveito assi como de sua herdade própria. E demais se obrigou o dito Almirante *por ssi* e pellos ditos seus *filhos* e por todos aquelles *que* de sua linhagem vierem a lhe deffender e emparar os ditos campos e derredor do dito Mosteiro sem danno e sem perda de todos aquelles *que* os quizerem demandar ou embargar so obrigando de todos seus bens avidos e *por* aver E dos ditos seus *filhos* E *por* tal *que* o dito Mosteiro e freires sejam certos de como o dito Almirante pode dar os ditos campos mandou poer hem este estromento a clauzula do privilegio *por que* os elle ha e hos pode dar e doar. *Daquela* clauzula contheuda no dito privilegio a tal he:

“E pero quanto he as cazas e o terreiro da Pedreira *que* vos eu dou tenho por bem e mando *que* vos e vossos subçessores o possades dar e vender e fazer del e em el o *que* por bem tiverdes como de vossa propria herdade”.

E se o dito provincial e Mosteiro e freires ou aquelles *que* depois elles vierem não comprindo não agoardando todas ditas couzas e cada hua dellas, *que* o dito Almirante e seus *filhos* e os de sua linhagem possam tomar os ditos campos e fazer delles como de sua herdade. E todavia ficcando a cappela por sua como dito he e o sobredito Almirante com consentimento e outorgamento dos ditos seus *filhos* Miçer Carlo e Bartolomeu *que* presente stavão E o sobredito Provincial e Menistro fez todos juntamente de hua parte e

da outra outorgarão e louvarão todas las couzas sobreditas e cada hua dellas e prometerão de nunca virem contra ellas em parte nem em todo por ssi nem por outrem abertamente nem escondidamente E a parte que as sobreditas couzas [fól. 5] E cada hua dellas não quizer ter nem goardar peite a outra parte quinhentas livras de penas e em nome de danno e de interesse. E pagada ou não pagada a dita pena todavia vallerão e terão as sobreditas couzas e cada hua dellas e seram firmes e staveis para todo sempre E o teor das sobreditas cartas por que o dito frey Martim Fernandes he Menistro e Esto tudo pode fazer com os sobreditos freires a tal he:

Amostrou o dito Almirante hua carta del Rey de que o theor tal he: “Dom Afonso por graça de Deus Rey de Portugal e dos Algarves a quantos esta carta virem faço saber que Manoel Pessanha meu Almirante me dice que a Rainha dona ysabel minha madre que Deus perdoe mandou dar em ajuda e por esmola para se fazer o Mosteiro da Trindade de lisboa hua soma d’aver da qual fizerao uma cappela no ditto Mosteiro e diz que para a ditta cappela foi feita do aver que a ditta Rainha mandou dar ao dito Mosteiro que se minha merce e e me aprougesse que elle fizesse sepultura na dita cappela pera ssi e pera seus filhos por que disto prazia ao Menistro e ao Cabido deste Mosteiro e eu vendo o que me pedia e querendo lhe fazer graça e Mercê tenho por bem e mando que se desto proveu ao Menistro e Cabido desse Mosteiro E o entenderem por o serviço de Deus e prol desse Mosteiro de fazer elle na dita cappela sua sepultura pera ssj e pera seus filhos que nenhum lhe não ponha embargo quanto he pella dita razão E em testemunho desto lhe mandei dar esta minha carta dada em Lixboa sete dias de Abril. El Rey mandou por Afonso Anes e Fernão Rodriguez crerigos. Gonçalo a fez era de mil trezentos oitenta annos [Assinaturas:] Afonso Anes e Fernão Rodriguez.

[fól. 6] As quais couzas sobreditas e cada hua dellas o dito Almirante e seus filhos e dito Mosteiro e convento chamados pera esto per campã tangida e assj como he de seu costume louvarão e outorgarão e ouverão por firmes e por estaveis para todo sempre as ditas couzas. E logo o dito Mosteiro e convento meterão em posse da dita cappela Vasco Lourenço em nome do dito Almirante E outrossj o dito Vasco Lourenço meteu em posse dos sobreditos campos o dito Mosteiro E quanto as quais cartas sobreditas assi mostradas lidas o dito Menistro E quanto he o dito Almirante pidirão a Afonso Rodriguez da dita cidade que desse a mj thabaliã sua autoridade E ordenarão que escrevesse o theor das ditas cartas Est publico estromento. E o dito Alvazil vistas as ditas cartas mandou a mj tabaliã que por sua autoridade ordjnaria escrevesse o theor das ditas cartas este publico estromento. Testemunhas Vasco Lourenço e Ruy Lourenço, Estrela Maofazim alcaide, Milia de boj fario, Miliadoria in Menses. E eu tabeliã sobredito que a todo esto presente fuj e este estromento com o theor das sobreditas cartas e outro tal per outorgamento das ditas partes ordinarias que a mj foi dada do dito Alvazil e meu sinal fiz que tal he.” [sinal do tabelião]⁵⁴

⁵⁴ Este traslado tem um problema cronológico fácil de detectar: o documento de base é datado de 6 de Março de 1580; e inclui uma carta régia, no final, de 7 de Abril de 1580. Há pelo menos um lapso (e pode até haver mais). Ou no início do documento há um equívoco no mês, que teria de ser Maio ou posterior, ou no ano, que teria de ser 1581, ou na carta régia final há um engano no mês ou no ano. De momento não temos informações suficientes para esclarecer este problema, pelo que o deixamos equacionado, na esperança de que outros investigadores o possam fazer.

O MAR DIONISINO ANTES DE PESSANHA

Pedro Gomes Barbosa¹

Território situado no extremo ocidental da Europa, Portugal possui uma vasta linha de costa, e um mar, a ocidente, onde não é fácil ou simples navegar. Sobretudo quando a nortada fustiga as ondas e os barcos.

Apesar da sua longa costa, o Reino não dispunha de muitos bons portos. É o que vamos examinar na primeira parte deste trabalho pois que, se é certo que o mar era o mais importante, porque nele se viajava, se pescava, se comerciava... o porto, o lugar para onde voltavam os barcos e os marinheiros depois de pequenas ou grandes aventuras marítimas, locais de segurança, onde se desembarcava e se embarcava gentes e mercadorias, onde se afirmava o poder do rei, através dos seus oficiais que cobravam as taxas alfandegárias, tinha uma importância semelhante. Para além de ser, o porto, aquela margem misteriosa que unia a terra e o mar, onde se contavam histórias fantásticas sobre maravilhosas criaturas que tinham avistado, sobre aventuras em que quase perderam a vida, salva por intervenção divina ou intercessão de algum santo, era lugar de segurança, de repouso, de arranjo dos navios, de recrutamento de homens que queriam (ou eram obrigados a) viver do e no Mar.

Mas antes de analisarmos, brevemente, a costa e os seus refúgios, convém esclarecer que, embora as costas de Portugal sejam banhadas pelo Atlântico, por uma questão de comodidade de escrita, mas também pelas suas características de vento, correntes, ondulação por vezes alterosa, e por outros motivos, iremos designar como “atlântica” apenas a costa ocidental, referindo a costa sul como “mediterrânica”.

O litoral português, apesar de recortado por inúmeras enseadas, rias e estuários, não nos apresenta um significativo número de locais próprios à construção de grandes instalações portuárias, que permitissem o desenvolvimento de um dinâmico comércio internacional generalizado. Na realidade, na costa atlântica apenas temos bons locais para estabelecer estruturas portuárias importantes, nesta nossa Idade Média, em Porto e Gaia, na foz do Douro², Lisboa, com o seu grande golfo³ abrigado, a foz do rio Sado⁴.

¹ Por opção do Autor, o texto está escrito em português pré-acordo.

² Gaia só se vai desenvolver, em termos marítimo-mercantis, na sequência da dinamização da política de desenvolvimento económico comercial, levada a cabo a partir de D. Afonso III. O foral de Gaia, com todos os benefícios aos mercadores e mercadorias, pretende retirar o monopólio do comércio da foz do rio Douro ao bispo do Porto (foral de 1255, publicado nos *Portugaliar Monumenta Historica. Leges et Consuetudines* (daqui em diante referido como *Leges*), I, p.663).

³ Que normalmente é referido como foz do rio Tejo quando, na verdade, se trata de um golfo onde o mar entre terra adentro, já que o rio termina nos mouchões, misturando-se, depois, com as águas marinhas.

⁴ Durante muito tempo, o principal porto do Sado era Alcácer do Sal, a montante da foz, mas o assoreamento progressivo, por causas que não referiremos, pois não é o objecto deste trabalho, fez com que Setúbal, na foz, se fosse desenvolvendo de pequena vila piscatória a porto de importância, por onde eram escoados alguns produtos do sul alentejano.

A estes portos podemos juntar outros, como os situados na foz do rio Minho⁵, Lima e Ave, mas de muito menor potencial. Mas outros portos se destacavam no litoral estremenho, embora, tal como os anteriores, de segundo plano: em primeiro lugar, os portos da Pederneira e de Alfeizerão⁶, de seguida os de Salir, Atouguia e Lourinhã, neste período dionisino, em possível início de decadência, por assoreamento. No Alentejo, o ancoradouro do rio Mira, junto a Odemira, terra que D. Dinis deu como “feu” a Manuel Passanha.

Mas alguns dos “portos secundários” acima referidos levantam-nos algumas dúvidas. Referimo-nos aos de Atouguia (da Baleia) e de Odemira. Os restantes pensamos poderem ser colocados no conjunto de portos redistribuidores, acima referidos. É que, por Atouguia entravam muitas mercadorias de grande valor, não sendo certa a classificação de porto redistribuidor para esta vila, mas eventualmente a de porto charneira, de onde essas mesmas mercadorias partiam para os portos redistribuidores. A presença de mercadores estrangeiros, ou de origem estrangeira, nessa vila, reforça esta dúvida. Um documento de Afonso III, sem data, e referente ao pagamento de direitos alfandegários em Atouguia⁷, menciona, sem qualquer ordem, buréis, tonéis, arcos, hastes de lança, escudos, pescado seco, figos, coiros, chumbo, centeio, cobre, ferro, ouro, prata, lanças, cutelos, madeira, sal, nozes, castanhas, peças de mobiliário e panos vindos de fora. Alguns desses produtos poderiam vir por barcos que partiriam de um qualquer porto nacional, para serem exportados, mas existem outros que sugerem um contacto directo com portos estrangeiros, funcionando então Atouguia como porto recebedor e redistribuidor. Teria a comunidade franca aí estabelecida, e os seus descendentes, no século XIII e inícios do XIV, continuado com uma estreita ligação comercial com as suas terras de origem? O que chama também a atenção é não só a entrada de produtos de luxo, mas igualmente de armamento do mais variado tipo, o que indica um fornecimento a grupos de guerreiros profissionais. Quem? Por que vias? Mesmo tendo em conta que o documento que Afonso III queria fazer cumprir vinha de reinado anterior, ainda assim com Lisboa

⁵ O foral dado em 1284 a Caminha, por D. Dinis, refere: “Et retinemus... decimas omnium que intrauerint por focem Minij” (*Chancelaria de D. Dinis*, Livro I, fol. 108v, publicado por Silva Marques, *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua História*, vol. I, Lisboa, 1944, nº 23). É certo que essas mercadorias poderão ser resultado de comércio próximo, com a Galiza, e mesmo mercadorias vindas de outros portos nacionais, sendo Caminha um “porto redistribuidor” (a este propósito ver Pedro Gomes Barbosa, “Portos charneira e portos redistribuidores” em *Formação da Marinha Portuguesa. Dos primórdios ao Infante. XII Simpósio de História Marítima. Actas*, Lisboa, Academia de Marinha, 2015, págs. 255-263).

⁶ Eram dois portos interiores, na região de Alcoçaba, em duas entradas de mar vulgarmente (mal) conhecidas como “lagoas”, que foram sendo assoreadas pelo corte das árvores nas suas margens. Se o de Alfeizerão é de localização conhecida (nós próprios estivemos presentes, com a equipa do Plano Arqueológico de Alcoçaba, quando acidentalmente foi “descoberto” por uma escavadora, tendo sido tiradas fotos e recolhido espólio, o mais antigo, do período muçulmano, já o porto da Pederneira, que sabemos, pela documentação, estar no interior da “lagoa”, continua por encontrar.

⁷ *Gaveta* 9, m. 10, nº27, fol. 3, publicado em João Martins da Silva Marques, *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, Lisboa, Instituto para a Alta Cultura, 1944, nº17 (daqui para a frente indicado DP, seguido do volume e número do documento). É um documento que copia o registo das mercadorias entradas pelo porto de Atouguia, no reinado de Sancho II. A cópia é do reinado de Afonso III, o que significa que esse porto continuava em franca actividade.

melhor apetrechada para receber as embarcações de comércio, e mais próxima (nos reinados anteriores) da linha de fronteira, é de estranhar que o seu descarregamento não tenha sido feito na cidade do Tejo. Juntemos os mouros e cativos que entravam no porto, para vender. Estes dados sugerem-nos a actividade de corso, que teria ali uma importante base de apoio, e que beneficiaria do importante conhecimento de marear dos homens de Atouguia. Experiência fruto não só do comércio atlântico, mas igualmente da prática da baleação, comum nesta costa estremenha? Recordemos, por último, o facto desta vila ser senhorio de D. Joana Dias, mulher de Fernão Fernandes Cogominho, e a ligação de um dos filhos, pelo menos, à Marinha régia: Nuno Fernandes Cogominho, almirante nos inícios do século XIV, e mordomo do príncipe D. Afonso, futuro Afonso IV.

Se os bons portos comerciais não abundam, existiam outros ancoradouros que apoiavam uma actividade pesqueira de alto-mar, com especial incidência na baleação, e eram locais de saída de produtos, agrícolas e florestais. Estes produtos eram, depois, reencaminhados para os grandes portos charneira, de onde se procedia à sua exportação, por mercadores portugueses e estrangeiros.

Não iremos fazer aqui um rol dos produtos exportados ou importados, apenas serão referidos quando se tornarem importantes para percebermos os “caminhos do Mar” no período dionisino. Mas outra questão importante, a continuar a pesquisar, é o dos portos de origem e destino das mercadorias. A que podemos acrescentar uma outra questão: quem controlava este comércio? Esta questão é também importante para percebermos o peso dos mercadores portugueses no comércio internacional do Reino, e também se os barcos fretados eram ou não de armadores portugueses. Sabemos, por documentação dionisina, que os burgueses de alguns portos fretavam barcos no estrangeiro, e sobre isso fizeram composição, que o rei ratificou por documento de 1293⁸. Aí se indica que havia barcos fretados por mercadores portugueses, ficando explícito, por esse documento, que alguns desses barcos seriam fretados a armadores de fora do Reino. Suspeitamos que fosse o aproveitamento de navios que arribavam aos portos portugueses para aqui descarregarem a sua mercadoria, com proveniência da Flandres, Normandia, Bretanha e La Rochelle. Este comércio e o aproveitamento desses navios seriam não apenas para os portos atlânticos acima mencionados, mas igualmente para Sevilha e terra de mouros, se for este também o significado de “além-mar”.

Mais fácil é saber quais os portos mais frequentados por mercadorias portuguesas, transportadas ou não por navios portugueses. Pelo menos, os mais frequentados, pois não é raro um documento referir-se a três ou quatro portos, seguidos de um “e outros”, o que pode equivaler a entrepostos pouco frequentados ou pouco importantes, mas que eram visitados por mercadores portugueses, ou apenas por mercadorias que enviavam.

Uma outra questão de interesse, mas que não se encontra ainda suficientemente estudada, para o período dionisino, é a das comunidades portuguesas em outros reinos ou Estados, o que só começa a aparecer com alguma nitidez na documentação dos finais da Idade Média. De qualquer forma, não é inverosímil pensarmos que, para além dos portos principais, como Bruges, La Rochelle, Harfleur, Sevilha e Barcelona, pequenas

⁸ DP, I, nº 29, 1293 Maio 10.

comunidades de portugueses estariam presentes em outras zonas de comércio, quanto mais não fosse sob a forma de feitorias ou de procuradores.

Falemos agora um pouco da vertente mediterrânica.

Aqui, como na costa ocidental, a actividade marítima assenta no binómio pesca-comércio, actividades económicas que vão geralmente a par, juntamente com o corso e a pirataria., que não são a mesma coisa, mas têm métodos comuns, aliando a economia e a táctica militar. Sobretudo o corso, apoiado pelo Poder, que via nele um meio de aumentar os seus ingressos de riqueza, mas igualmente de prolongar, sobre as águas, algo que podemos equiparar ao fossado terrestre, desaparecido, no Reino, quando a presença islâmica independente deixou de acontecer. É a pensar nesta actividade, de ataque aos muçulmanos e defesa dos cristãos, que João XXII, por carta de 1320⁹, já com a presença de Pessanha, concede a D. Dinis a dízima das rendas eclesiásticas do Reino, por um período de três anos, para fazer guerra aos mouros em África, com uma armada de galés. Pensamos que este benefício papal deveria estar inscrito num projecto mais vasto, que referirei mais adiante, e não aos simples ataques de corsários.

Se referimos aqui este facto que reputamos de importante para a história marítima portuguesa, é porque pensamos que a maior parte desse corso exercido sobre as costas maghrebina se fazia a partir das bases algarvias¹⁰.

No reino do Algarve, os dois principais portos são Lagos, a ocidente, e Tavira, a oriente. Mas sabemos também que uma costa com bons ancoradouros, como era a algarvia, devia possuir um conjunto importante de póvoas pesqueiras. O que desconhecemos é o comércio e a intensidade do fluxo comercial, eventualmente feito por essas póvoas, em direcção ao Norte de África, mais concretamente às costas actualmente marroquinas. Certamente que os barcos portugueses não se dirigiam a Azamor apenas para pescar sáveis. O Algarve mantinha, e manteve depois da sua passagem para mãos cristãs, importantes relações comerciais com o sul peninsular, mas igualmente com o Maghreb, pelo menos com as cidades do início da costa atlântica do que é hoje Marrocos. Muitas dessas póvoas e portos não só comerciavam com as terras de além-mar, mas eram igualmente bases privilegiadas para a guerra de corso. Algumas bases da vertente atlântica demandavam as costas algarvias procurando os seus ricos bancos de pesca, e também espécies que não abundavam nas águas da costa ocidental. Isso dizem-nos os documentos¹¹. Mas até que ponto barcos pesqueiros, ainda que de média tonelagem, para a época, se deslocavam à costa algarvia para pescar, afrontando o Cabo de S. Vicente, e retornavam para onde tinham vindo, voltando a passar por esse difícil ponto da costa, apenas para trazer pescado? Até porque esse peixe, a menos que fosse seco, ou eventualmente salgado, no Algarve, não aguentaria a viagem de regresso. Estamos convencidos de que estas viagens escondiam ou um comércio com terras mais a sul, cuja actividade estava

⁹ DP, I, nº 46 (sumário do documento papal).

¹⁰ Sobre o litoral algarvio, Pedro Gomes Barbosa, “O Porto de Lagos no Final da Idade Média” em *Cadernos Históricos IV*, Lagos, Comissão Municipal dos Descobrimentos, 1993, págs. 15-26.

¹¹ Para os principais documentos, ver Pedro Gomes Barbosa, “Apontamentos sobre o Litoral Estremenho na Primeira Dinastia” em *Documentos, Lugares e Homens. Estudos de História Medieval*, Lisboa, Edições Cosmos, 1991, págs. 75-103.

proibida pela Igreja¹², ou então expedições de pirataria¹³, que não teriam que, necessariamente, comunicar ao rei, antecipadamente. Estariam nesta actividade os pescadores da vila da Pederneira¹⁴, no Couto de Alcobaça, que com regularidade iam pescar ao Algarve. Se conhecemos esta actividade por uma carta de Afonso IV, de 1351, sabemos por outra documentação o hábito de esses pescadores irem pescar “para longe”, pelo menos no reinado anterior.

Pesca, comércio e corso, as três ocupações principais daqueles que frequentavam os portos e os ancoradouros do Reino. Navegação de cabotagem ou pesca de alto-mar, mas também comércio com portos estrangeiros, como referimos, utilizando navios nacionais, provavelmente em número inferior aos fretados aos estrangeiros, antes do fim do primeiro quartel do século XIV, ou cuja passagem pelos portos portugueses era por eles utilizado para encaminhar as suas mercadorias para portos de outros países.

Mas não nos podemos esquecer de um aspecto que condicionou, em muitos momentos, o comércio de e para Portugal. Referimo-nos à insegurança de certos lugares e de certos mares, tanto devido a piratas e corsários, quanto às guerras travadas entre vários Estados europeus. Se, no período dionisino, a Guerra dos Cem Anos não tinha ainda começado, oficialmente, os conflitos entre a Inglaterra e a Coroa Francesa há muito se faziam sentir. A isso temos que juntar as movimentações das próprias populações portuárias, que assaltavam e confiscavam os barcos que aportavam às suas cidades, ou passavam perto da sua costa, como foi o caso, entre outros, da Cornualha. Mera busca do saque, ou também incitamento dos mercadores locais?¹⁵

Estes aspectos estão ligados necessariamente a um outro, de que já falámos: a presença de portugueses em portos estrangeiros. Essa presença é de dois tipos. Por um lado, mercadores e marinheiros, que estão temporariamente num determinado porto, ou para lá fazem caminho regular. Por outro, aqueles que aí se estabelecem por longo espaço de tempo, ou mesmo a título definitivo. Neste caso, formavam comunidades cuja dimensão não podemos determinar quantitativamente. Apenas possuímos poucas indicações, de forma indirecta, através de cartas de privilégio passadas pelas autoridades locais, ou pelos senhores da terra. Esses portos localizavam-se tanto na vertente atlântica da Europa, quanto na mediterrânica.

Se o comércio marítimo se inicia em período recuado, foi certamente com Afonso III que se deu o maior impulso. Vindo do norte da Europa, de uma região onde o comércio era a grande actividade¹⁶, o Bolonhês e, em continuação, o seu filho D. Dinis, perceberam que o desenvolvimento do Reino tinha que assentar, para além de um incremento económico interno, nas trocas com centros de comércio, sobretudo com o norte

¹² Parece difícil que tenha sido, como já escrevi em outro trabalho, para fugir aos impostos régios. As autoridades não deixariam de cobrar os direitos alfândegários, nos portos de chegada.

¹³ Repare-se que dizemos “pirataria”, e não corso.

¹⁴ Ver Pedro Gomes Barbosa, “A Pederneira, uma Póvoa Piscatória no Litoral Estremenho, Durante a Idade Média” em *Actas do Congresso Histórico Comemorativo dos 150 Anos do Nascimento de Alberto Sampaio*, Guimarães, 1995, págs. 235-246.

¹⁵ Algumas vezes tratava-se de vingança por “torto” que teriam feito aos seus conterrâneos.

¹⁶ Estamos a referir-nos ao actual Pas-de-Calais e a vizinha Flandres.

européu. Flandres, mas também o reino de França, nas suas várias regiões, a Normandia e a Aquitânia. A reforma da moeda, fazendo Portugal entrar no circuito da libra, veio dar mais força a essa política. Mas as rotas comerciais também se dirigiam para o sul, para Sevilha e portos de Aragão. Contudo, verifica-se uma preferência pelos portos atlânticos, já que os maiores perigos estariam no enfrentar o mar, mas a navegação na costa atlântica portuguesa preparara os marinheiros lusos para navegar no alteroso Golfo Cantábrico, e mesmo nas tormentosas águas do Atlântico Norte.

Contudo, não era esta a única razão e, talvez, a principal razão. O peso da navegação comercial nas regiões mediterrânicas, muito mais antiga do que a portuguesa, e a sua organização, não só a nível de embarcações como também de mercado, faria com que fossem eles a comandar o comércio de e para o Mediterrâneo central e oriental, e a estabelecer mercadores seus nos portos atlânticos, de preferência a receberem mercadores do Norte nos seus portos, pelo menos em número significativo. E possuíam navios adaptados à navegação no Atlântico. Sabemos das viagens dos genoveses no Atlântico maghrebino nos inícios do século XIV, e a utilização dessas navios acontecia também na Catalunha, como se demonstra pela descoberta de uma coca de grande calado em Barcelona, em 2017, e que segundo os arqueólogos deve datar do século XIII, embora se admita que possa ter origem atlântica¹⁷.

Há que ter em conta outro factor que pode ter influenciado, em larga medida, a escolha dos portugueses num comércio e assentamento preferencial em regiões norte-europeias. Grupos de flamengos, ingleses e franceses fixaram-se em território português, acompanhando a Reconquista a partir de Coimbra, e ajudando o povoamento do novo reino, como as comunidades francas que assentaram em dois portos do litoral estremenho, Lourinhã e Atouguia. Este último, como referimos, porto de entrada de muitas e variadas mercadorias. Entre os mercadores portugueses, de segunda ou terceira geração, encontramos nesta Estremadura, por exemplo, um João de Rochela¹⁸.

Bruges teria sido um dos primeiros portos a receber a presença portuguesa, mas no final do século XIII o fluxo de homens e mercadorias era suficientemente importante, pelo menos em certas partes do Reino, para disso se fazer referência, por exemplo, nos costumes de Santarém comunicados a Oriola, cerca de 1294. Não admira, portanto, que se localizasse em Bruges a nossa primeira e importante feitoria. Antes dela ser estabelecida muitos portugueses aí tinham vivido e prosperado, como aquele Martim Gonçalves, mercador que vivera em Bruges e depois regressou a Lisboa e que, talvez cerca de 1295, passava uma procuração para recebimento de 2 578 libras, que era a quanto ascendiam dois empréstimos que fizera à cidade¹⁹.

No seu caminho ficavam outros portos de activo comércio que, se não conheceram de imediato a fixação de portugueses, foram certamente visitados pelos seus barcos ou

¹⁷ <https://www.elperiodico.com/es/barcelona/20080511/el-barco-medieval-que-naufrago-en-el-pla-de-palau-venia-del-atlantico-53069> visto em 2018.04.26.

¹⁸ *Mosteiro de Alcobaça*, 1ª incorporação, m. 3, nº 24, de 1217.

¹⁹ *DP, Suplemento*, nº 438. A data é proposta por Silva Marques, já que a que está no documento é a de 1333, mas não especificando se da Era ou *Anno Domini*.

pelas suas mercadorias transportadas em navios fretados: San Sebastian, Baiona, Bordéus, La Rochelle, a Bretanha e os vários portos da Normandia. Mas também a Inglaterra, e talvez menos frequentemente a Irlanda.

Bem documentada está a presença portuguesa em Harfleur, entre o Havre e Ruão. Em 1290, Filipe o Belo concede uma carta de privilégio aos mercadores portugueses que aí se estabelecessem²⁰, e a análise desse documento mostra quão importantes eram para os franceses a presença de mercadores nacionais, que poderiam servir de intermediários mais aceites no comércio do reino francês com a Inglaterra. Os pontos consignados no texto respeitam a protecção de pessoas e bens, e a regulação de conflitos com os locais. Os portugueses eram colocados sob protecção directa do Rei e, em caso de disputa, deveria ser tentada uma composição amigável. O monarca deveria ordenar a criação de uma comissão de arbitragem, presidida pelo preboste e tendo na sua composição mais quatro elementos: dois mercadores locais, e dois portugueses, número que mostra, pensamos, que a comunidade lusa não deveria ser pequena²¹.

Ainda com o fito de evitar a insegurança dos portugueses, Filipe o Belo ordena que qualquer crime cometido por um membro desta comunidade, só deveria ter como réu o responsável pelo acto, evitando assim represálias a toda a comunidade, por parte da população local, que poderia eventualmente aproveitar o pretexto para diminuir o poder de influência destes estrangeiros. Reza ainda o documento que o que era devido, por acção de julgamento, deveria ser pago com os haveres do condenado, e não com os bens de outros a que ele eventualmente se tivesse associado em actividade mercantil. As dívidas aos portugueses teriam que ser imediatamente cobradas, como se fossem dívidas ao próprio rei. Todos estes privilégios revelam a importância da comunidade portuguesa para a economia do reino de França, e não apenas para este porto, junto ao Sena, e caminho para Paris.

Para não sermos exaustivos, referiremos apenas os contactos com a Inglaterra. Os laços comerciais eram já antigos, embora o fluxo não pareça ter sido muito intenso. Comerciavam-se sobretudo panos, embora os mais finos não tivessem aí origem, mas na Flandres. Mas também temos notícia da importação de armamento. Nunca houve, contudo, uma grande segurança por parte dos mercadores portugueses que demandavam as costas de Inglaterra, ou por aí passavam. As várias cartas de segurança e protecção aos barcos, mercadorias e gentes de Portugal, com a chancela de alguns monarcas ingleses, a primeira das quais, pelas notícias que chegaram até nós, de Eduardo I, em 1297²², mostram, pela sua frequência, que a segurança continuava a ser precária, não obstante as promessas e garantias. Em 1294 já D. Dinis tinha enviado dois embaixadores à corte de Inglaterra²³, para protestar contra os danos sofridos pelos barcos e mercadorias portu-
gue-

²⁰ *DP, Suplemento*, nº 301.

²¹ Esta composição é de Carlos V, em 1364 (*DP, Suplemento*, nº 381), mas pensamos, pela leitura do documento, que algo semelhante deveria existir antes dessa data. O que é certo é que a importância de navios portugueses, e dos seus comerciantes, seria ainda maior neste (quase) início da Guerra dos Cem Anos.

²² Luís de Albuquerque, *Introdução à História dos Descobrimentos*, Coimbra, 1962, pág. 15.

²³ *DP, Suplemento*, nº 12.

ses, provocado por navios ingleses, talvez corsários, uma actividade desde sempre muito apreciada pelos súbditos britânicos, ao longo de toda a sua história.

Ficaremos por aqui, não sem antes focar um ponto que consideramos importante, mas que apenas afloraremos. A documentação deixa-nos perceber, como já foi dito, que muitos barcos que transportavam mercadorias portuguesas eram de armadores estrangeiros. A situação parece inverter-se durante o reinado de D. Dinis, talvez num movimento iniciado no reinado anterior, sugerindo uma política de desenvolvimento através do comércio externo. Para isso era necessário que os navios de transporte de mercadorias fossem, pelo menos na maior parte dos casos, portugueses. Havia que aperfeiçoar as tarancas existentes, e construir novas, locais onde os barcos fossem construídos e reparados. Mas também de especialistas nesta arte, e que soubessem fazê-los “à maneira atlântica”. Não pomos de parte a vinda de especialistas em construção naval, ainda antes de Manuel Pessanha. Sabemos que os portugueses tinham o conhecimento suficiente para construir barcos de pesca de alto-mar, incluindo os baleiros. Mas, chegaria este conhecimento?

A matéria-prima para a construção de navios de grande calado também não deveria abundar, não só devido à desflorestação que já se sentia fortemente nesta altura, mas também devido ao tipo de árvores dominantes, de crescimento lento.

D. Dinis não manda plantar, para esse fim, uma grande floresta nas terras pobres e/ou pantanosas do litoral estremenho. Esta floresta já existia, e dela nos dão conta o “cronista” da conquista de Lisboa, Raúl de Glanville, mas sobretudo a documentação do Mosteiro de Alcobaça²⁴. Topónimos ainda hoje existentes como Carvalhal, Castanheira, Carrascal, Carrasqueira, entre outros, dão-nos conta de muita da cobertura arbórea. Por outro lado, sondagens feitas em 1929 nas matas nacionais, pelo engenheiro florestal Arala Pinto, mostram que, mais junto ao litoral, a essência dominante era o pinheiro manso. O nosso Rei Lavrador, isso sim, manda substituir essas árvores pelo pinheiro bravo, de crescimento mais rápido, uma considerável economia de tempo. E Manuel Pessanha é contratado quando essas árvores já estariam a corte, ou muito perto disso.

Seria a intenção do Rei apenas a dinamização da construção naval para comércio europeu? Teria em mente, igualmente, a procura de atingir as terras ao sul do Sahara, para evitar o pagamento de altas quantias pelos produtos da região, comércio controlado pelos muçulmanos do Maghreb, sobretudo? Estaria nesta linha de actuação a autorização do papa para fazer guerra de corso aos muçulmanos norte-africanos? Estamos no domínio das hipóteses, mas pensamos que não podíamos deixar de as colocar.

O que é certo é que D. Dinis, com visão alargada, é o responsável pelo plantio dessas “naves a haver”, citando Fernando Pessoa.

²⁴ Ver Pedro Gomes Barbosa, *Povoamento e Estrutura Agrícola na Estremadura Central. Século XII a 1325*, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1992.

O REI D. DINIS, MANUEL PESSANHA E O REGIMENTO DO ALMIRANTE

Giulia Rossi Vairo

Os Pessagno: uma família de sabedores de mar

Emanuele Pessagno, conhecido em Portugal como Manuel Pessanha, nasceu no último quartel do século XIII (presumivelmente entre 1285 e 1287) numa família de peritos navegadores, armadores, mercadores e políticos, oriunda da Val Graveglia¹. Ele foi o segundo de quatro irmãos, todos *sabedores de mar* e todos provavelmente nascidos na pequena terra de Lavagna, que se mudaram para Génova nos finais da centúria. Desde então, os irmãos Leonardo, Emanuele, Filippo dito *Pessagnino*, e Antonio foram morar *ad Modulum in contrata Sancti Marchi*, isto é, no bairro de Molo, o porto natural da cidade, ambiente particularmente propício, na altura, para o desenvolvimento e a aprendizagem da arte náutica².

As actividades dos quatro Pessanha vieram muitas vezes a cruzar-se, indício do facto de que, ao longo do tempo, eles se mantiveram sempre em contacto, graças também à possibilidade de regressar à pátria – circunstância documentada no caso dos irmãos Antonio e Emanuele que foram viver noutros países –, conduzindo afortunadas carreiras paralelas, incidindo nos tráfegos comerciais marítimos e, em caso de necessidade, dando-se mútua assistência.

Os Pessagno começaram a andar no mar como armadores de galés destinadas inicialmente ao transporte de mercadorias nas águas do Mediterrâneo, endereçando posteriormente os seus interesses para o Atlântico. Leonardo³, o irmão mais velho, gravitou na órbita da corte inglesa desde 1306, chegando a ser enviado em 1317 para Génova pelo rei Eduardo II de Inglaterra para conseguir o aluguer de cinco galés, por três meses,

¹ Sobre as origens e os diversos componentes da família genovesa dos Pessagno: Luigi Tommaso BELGRANO, “Documenti e genealogia dei Pessagno ammiragli del Portogallo”, em *Atti della Società ligure di storia patria*, Genova, 1881, t. XV, pp. 241-316; Gabriela AIRALDI, “Due fratelli genovesi: Manuele e Antonio Pessagno”, em Departamento de Ciências e Técnicas do Património – Departamento de História (org.), *Estudos em homenagem ao Professor Doutor José Marques*, Universidade do Porto - Faculdade de Letras, Porto, 2006, vol. II, pp. 139-146; Angelo DANERI, *Emanuele Pessagno. Dalla Val Graveglia a Lisboa. Un “sabedor de mar” fra la nobiltà portoghese*, Sestri Levante, 2008; Giulia ROSSI VAIRO, “La Lisbona di Manuel Pessanha”, em Nunziatella ALESSANDRINI et alii, (orgs.), *Le nove son tanto e tante buone che dir non se pò. Lisboa dos Italianos: Arte e História (sécs. XIV-XVIII)*, Cátedra de Estudos Sefarditas «Alberto Benveniste» da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2013, pp. 19-37.

² BELGRANO, “Documenti e genealogia dei Pessagno”, cit. doc. VII, p. 252.

³ Sobre Leonardo Pessagno: BELGRANO, “Documenti e genealogia dei Pessagno”, cit.; os documentos que se referem à actividade de Leonardo, em colaboração com os irmãos Emanuele e Filippo, são os números de III a VIII, pp. 250-253; AIRALDI, “Due fratelli genovesi”, cit..

providas de duzentos homens, a empregar na guerra contra a Escócia⁴. Contudo, foi Antonio que fez fortuna no reino de Inglaterra: em 1312 foi nomeado *mercator regis*, fornecendo ao rei produtos de luxo (pérolas e tecidos), mas sobretudo importando e exportando vinho, lã e trigo⁵, e, a seguir, chegou a desempenhar o cargo de tesoureiro da Coroa, emprestando ingentes quantidades de dinheiro ao soberano para, entre outras motivações, subvencionar operações militares. Feito *miles*, isto é, cavaleiro, em 1315 e beneficiado de uma renda anual de 3000 libras esterlinas, foi nomeado senescal do ducado de Aquitânia, importante feudo inglês em território francês, exercendo também a função de embaixador do rei de Inglaterra em Avinhão, junto da cúria pontifícia, e no reino de França, tornando-se um homem riquíssimo e extremamente poderoso. Pelas mesmas razões, Antonio foi muito hostilizado no meio cortesão, acabando por cair em desgraça junto do monarca, por volta de 1320. Não obstante, com a subida ao trono do sucessor Eduardo III (1327), Antonio conseguiu reconquistar o favor régio e recuperar todas as suas prerrogativas, assim como o seu papel distinguido junto da sociedade e da vida económica e política inglesa do seu tempo. Finalmente, de Filippo Pessanha, dito *Passagnino*, pouco se sabe, a não ser que acompanhou o irmão Leonardo, em algumas atividades comerciais⁶.

Emanuele começou desde muito jovem, em 1303, a andar no mar, acompanhando Leonardo em diversas expedições marítimas e atividades comerciais⁷, mas foi em 1317 que deu o salto qualitativo da sua carreira, quando foi escolhido para assumir o prestigioso cargo de almirante-mor do reino de Portugal.

⁴ Em Janeiro de 1316, Leonardo Pessagno consta residir em Génova, *ad Modulum in contrata Sancti Marchi*, junto ao irmão Filippo dito *Pessagnino* (1316, Janeiro, 18: BELGRANO, “Documenti e genealogia dei Pessagno”, cit., doc. VII, p. 252). Contudo, a carta de recomendação do rei Eduardo II, remontando a janeiro de 1317 (1317, Janeiro, 31, *Ibidem*, doc. VIII, pp. 252-253), revela que, ao longo do ano de 1316, mudou-se para Inglaterra, talvez apenas temporariamente, e de lá foi enviado para Génova para conseguir o aluguer das galés a empregar na guerra de Escócia. Portanto, é assaz provável que, nesta altura, Leonardo residisse junto ao irmão Antonio, já perfeitamente integrado no meio inglês (v. *infra*), colaborando com ele e trabalhando numa actividade comercial que juntava diversos membros da família, não podendo excluir-se um eventual e inicial envolvimento de Emanuele também. Deve ser justamente graças a esta reconhecida actividade familiar empreendida em solo inglês, que Eduardo II resolveu encarregar Leonardo da missão e enviá-lo para Génova, onde igualmente era muito apreciado e respeitado pelas autoridades locais.

⁵ Sobre Antonio Pessagno, veja-se: Natalie FRYDE, “Antonio Pessagno of Genoa, King’s merchant of Edward II of England”, em Luigi DE ROSA (ed.), *Studi in memoria di Federigo Melis*, Giannini, Napoli, 1978, vol. II, pp. 159-178; AIRALDI, “Due fratelli genovesi”, cit., 2006, vol. II, pp. 139 e sgs.; DANERI, *Emanuele Pessagno. Dalla Val Graveglia a Lisbona*, cit., pp. 59-60; Jean-Marc ROGER, “Antonio Pessagno”, em Nicole BÉRIQUO e Philippe JOSSERAND (dir.), *Prier et combattre. Dictionnaire européen des ordres militaires au Moyen Âge*, Fayard, Paris, 2009, p. 98; Enrico BASSO, “Antonio Pessagno”, em *Dizionario Biografico degli Italiani - Treccani*, 82, (2015), *ad vocem*: [http://www.treccani.it/enciclopedia/antonio-pessagno_\(Dizionario-Biografico\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/antonio-pessagno_(Dizionario-Biografico)/)

⁶ Sobre Filippo Pessagno detto *Pessagnino*: DANERI, *Emanuele Pessagno. Dalla Val Graveglia a Lisbona*, cit., p. 33; e BELGRANO, “Documenti e genealogia dei Pessagno”, cit., doc. VII, p. 252. Pode-se avançar a hipótese, a título meramente especulativo, de que Filippo fosse o responsável pelas actividades familiares em Génova, residindo estavelmente na cidade, enquanto os irmãos, deslocados em Inglaterra, França e, a seguir, Portugal, se ocupavam dos negócios da família junto de algumas cortes europeias.

⁷ BELGRANO, “Documenti e genealogia dei Pessagno”, cit., docs. III-VI, pp. 250-252.

Foi justamente entre 1318 e 1320 que os Pessagno de Génova, graças à sua rede familiar e aos contactos estabelecidos nas diversas cortes europeias e na península itálica⁸, terão alcançado o máximo da fama e da sua fortuna, chegando a fazer pesar a sua influência no tráfego comercial ao longo da rota que desde as costas lígures chegava à Europa setentrional, do Mar Mediterrâneo ao Oceano Atlântico.

Dá-nos testemunho do *status* e do prestígio atingido nesta altura pela família Pessagno a epístola, datada de 8 de Março de 1318, dirigida pelo papa João XXII a – citando a ordem registada no texto – Antonio (o único apelidado de *miles*), Emanuele, Leonardo e Filippo, concedendo a possibilidade de lucrar indulgências a todos os fiéis que visitassem, por ocasião da festa da Assunção da Nossa Senhora e nos oito dias seguintes, a capela de Santa Maria da Costa *de Sesto*, nos arredores de Génova, mandada edificar *in fundo proprio et de bonis propriis* pelos quatro irmãos como ato de devoção e agradecimento à Virgem Maria⁹.

A nomeação de Manuel Pessanha para almirante-mor no quadro da guerra civil e da criação da Ordem de Cristo

Durante o ano de 1316, Emanuele Pessagno que, a partir deste momento, passarei a chamar de Manuel Pessanha¹⁰, foi abordado em Avinhão, pelos emissários do rei D. Dinis, os cavaleiros Vicente Eanes César e João Lourenço de Monsaraz. Foram eles os mesmos agentes que o soberano enviara antes ao papa Clemente V, confiando-lhes a tarefa de encontrar uma solução para a demorada negociação relativa à administração do património da Ordem do Templo em Portugal, após a supressão das disposições da bula *Vox in excelso*, em 1312. A resolução desta questão constituiu uma etapa fundamental dentro do complicado processo, então ainda *in fieri*, que levaria, quase dois anos mais tarde, à criação da Ordem de Cristo, a nova cavalaria, herdeira do património material

⁸ Muito significativamente não há até hoje conhecimento da existência de contactos entre os Pessagno de Génova e os reinos mediterrânicos de Aragão e Castela.

⁹ Arquivo Secreto Vaticano (ASV), *Regesta Vaticana*, 67, ep. 837, fl. 250r-250v. Para a transcrição da epístola, cf. ROSSI VAIRO, “La Lisbona di Manuel Pessanha”, cit., p. 37.

¹⁰ Sobre a figura de Emanuele Pessagno ou Manuel Pessanha, almirante-mor do reino de Portugal: Augusto VECCHI, “Una dinastia di ammiragli”, *Rivista marittima*, XIII, 1880, pp. 269-281; BELGRANO, “Documenti e genealogia dei Pessagno”, cit.; João Benedito d’Almeida PESSANHA, *Notícia histórica dos Almirantes Pessanhas e sua descendência*, Imprensa de Libanio da Silva, Lisboa, 1900; José de Vasconcelos e MENESES, *Armadas Portuguesas. Os marinheiros e o Almirantado. Elementos para a história da marinha (século XII – século XVI)*, Academia de Marinha, Lisboa, 1989; Fátima FERNANDES, “Los genoveses en la armada portuguesa: los Pessanha”, *Edad Media. Revista de Historia*, 4, 2001, pp. 199-206; AIRALDI, “Due fratelli genovesi”, cit.; DANERI, *Emanuele Pessagno*. cit.; ROSSI VAIRO, “La Lisbona di Manuel Pessanha”, cit; EAD., “Manuel Pessanha et l’organisation de la flotte portugaise au XIV^e siècle”, em Michel BALARD (ed.), *The Sea in History - Medieval World II*, Paris, 2017, pp. 321-330; Filipe Themudo BARATA, “Manuel Pessanha e um outro olhar sobre o mar. A construção de novas linhas da política externa de Portugal”, em José dos Santos MAIA e Luís Couto SOARES (coord.), *700 anos Almirante Pessanha. Sessão comemorativa na Torre do Tombo 1 de fevereiro de 2017*, Academia de Marinha, Lisboa, 2017, pp. 19-28.

e espiritual dos Templários no reino de Portugal, oficialmente instituída a 14 de Março de 1319.

Aproveitando a sua estadia em Avinhão, que os cavaleiros portugueses propuseram ao genovês, cuja fama de perito navegador chegara aos seus ouvidos, que se mudasse para Portugal para desempenhar o ofício do almirantado, vacante a seguir ao afastamento de Nuno Fernandes Cogominho, que fora também chanceler do infante D. Afonso¹¹.

Olhando especificamente para o contexto português, o recrutamento de Manuel Pessanha decorreu numa altura de grande instabilidade política da Coroa lusitana. Esta circunstância emerge do estudo das crónicas e da documentação dionisina. Tal devia-se às dramáticas confrontações no reino, primeiras manifestações concretas da guerra civil em que o rei D. Dinis e o herdeiro do trono, o infante D. Afonso, se enfrentaram e cujo início a historiografia faz remontar a 1319¹². Na realidade, já desde 1312, mas sobretudo ao longo do biénio 1316-1317, ocorreram alguns episódios dramáticos de que foram protagonistas aqueles que, pouco mais tarde, estariam no centro do conflito, isto é, não só o rei e o herdeiro, mas também a rainha consorte, os três filhos ilegítimos do soberano, D. Pedro Afonso, 3º conde de Barcelos, D. Afonso Sanches, mordomo-mor do reino, D. João Afonso, alferes-mor do reino, e muitos dos vassalos que, nos anos seguintes, viriam a alinhar com um ou com outro partido. É preciso lembrar que, entre os partidários do infante esteve também o antigo almirante Nuno Fernandes Cogominho, que por este motivo foi posteriormente afastado do seu cargo e exilado em terra castelhana em 1316¹³.

¹¹ Sobre a nomeação de Manuel Pessanha no âmbito do processo de criação da Ordem de Cristo: Giulia ROSSI VAIRO, “The dissolution of the Temple Order and the creation of the Order of Christ in Portugal”, *Ordines Militares. Colloquia Torunensia Historica Yearbook for the Study of the Military Orders*, XXI (2016), Torun, Wydawnictwo Naukowe, Uniwersytetu Mikolaja Kopernika, pp. 43-60, partic. pp. 55-56, EAD., “A extinção da Ordem do Templo e a criação da Ordem de Cristo à luz das fontes arquivísticas”, *Cadernos de Estudos Leirienses*, 15 (Dezembro de 2017), pp. 35-55, partic. pp. 49-52.

¹² Sobre o conflito entre o rei D. Dinis e o herdeiro do trono, o infante D. Afonso: Félix LOPES, “Santa Isabel na contenda entre D. Dinis e o filho 1321-1322”, *Lusitânia Sacra*, 8, (1967-1969), pp. 57-80; José ANTUNES, António de Resende OLIVEIRA, João Gouveia MONTEIRO, “Conflitos políticos no reino de Portugal entre a Reconquista e a Expansão. Estado da questão”, *Revista da História das Ideias*, 6, (1984), pp. 25-160, partic. pp. 112-120; José MATTOSO, “A guerra civil de 1319-1324”, em *Portugal medieval: novas interpretações*, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa, 1992, pp. 293-308. O tema da guerra civil foi tratado também nas biografias dedicadas aos protagonistas do conflito, contribuindo para um melhor enquadramento da questão: José A. Sottomayor Pizarro, *D. Dinis*, Lisboa, 2008, pp. 237-258; Bernardo Vasconcelos e SOUSA, *D. Afonso IV*, Temas e Debates, Lisboa, 2009, pp. 39-75 e Maria Filomena ANDRADE, *Rainha Santa mãe exemplar*, Círculo de Leitores, Lisboa, 2012, pp. 166-183. Recentemente, a guerra civil foi objecto de uma nova abordagem, antecipando a sua cronologia aos anos 1316-1317, em: Giulia ROSSI VAIRO, *D. Dinis del Portogallo e Isabel d’Aragona in vita e in morte: creazione e trasmissione della memoria nel contesto storico e artistico europeo*, Tese de Doutoramento em História da Arte, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2014, pp. 107-134 e 215-244.

¹³ Sobre Nuno Fernandes Cogominho: José Augusto de Sottomayor PIZARRO, *Linhagens Medievais Portugueses. Genealogias e Estratégias (1279-1325)*, Centro de Estudos de Genealogia, Heráldica e História da Família da Universidade Moderna, Porto, 1999, vol. II, pp. 62-64.

Portanto, foi neste quadro de fortes turbulências internas e ao mesmo tempo de grandes reformas que foi abordado o genovês Manuel Pessanha¹⁴. Talvez fosse justamente por todas estas razões que D. Dinis escolhia para o ofício de almirante-mor uma figura totalmente alheia às disputas e aos jogos de poder daqueles anos, um *sabedor de mar*, perito na navegação e na construção naval. Foi assim que, com um gesto de grande valor estratégico e inovador relativamente aos hábitos locais, mas em linha com o que se passava nas restantes monarquias europeias, o rei resolveu confiar tal cargo a um forasteiro, expoente de uma família poderosa e com ramificações no espaço europeu, já conhecido e estimado pelas suas qualidades humanas e as suas atividades comerciais e marítimas junto de diversas cortes, desde logo, a pontifícia e a inglesa.

A produção diplomática dionisina referente a Manuel Pessanha entre 1317 e 1322

Convidado a dirigir-se a Portugal, no dia 1 de Fevereiro de 1317, nas vésperas da festa da Apresentação de Jesus no Templo (tradicionalmente conhecida como festa da Purificação da Virgem Maria ou da Nossa Senhora da Luz), durante uma cerimónia solene no paço real de Santarém, o genovês assinou o contrato que continha as obrigações recíprocas das partes¹⁵. Neste diploma D. Dinis, de acordo com a rainha D. Isabel e o infante herdeiro D. Afonso, impunha o vínculo de homenagem e de vassalagem que devia ligar o almirante ao rei e aos seus sucessores, obrigando-o a mudar-se para o reino de Portugal para servir a Coroa, em troca de uma renda anual de 3000 libras em moeda portuguesa. O monarca estabelecia que o título fosse perpétuo – isto é, até à morte do detentor – e hereditário, podendo ser transmitido ao primeiro filho varão, legítimo e leigo, e, caso não o houvesse, a outro herdeiro varão, igualmente legítimo e leigo e descendente por linha direta da sua família. A este propósito, ao longo do texto, observa-se a insistência de D. Dinis para que o ofício seja assumido obrigatoriamente por um membro da linhagem dos Pessanha, sinal da fama de fiabilidade e competência de que, evidentemente, a família genovesa gozava na altura também junto da corte portuguesa. Por seu lado, Manuel Pessanha declarava colocar-se ao serviço do seu senhor e suserano em tempos de paz e em tempos de guerra, empenhando-se em servi-lo “contra todolos homens do mundo, de qualquer estado e condiçom [...] também Christaos como Mouros”, a desviar qualquer “dano e desserviço” contra o rei. Obrigava-se a prestar-lhe conselho, tornando-se seu porta-voz e confidente como “leal e verdadeiro vassalo”, comprometendo-se a cumprir as

¹⁴ Sobre o conturbado contexto histórico dentro do qual teve lugar a escolha do futuro almirante-mor do reino de Portugal e as implicações ligadas à sua eleição: Giulia ROSSI VAIRO, “A guerra civil portuguesa, o almirante Manuel Pessanha e a criação da Ordem de Cristo”, em Isabel C. FERNANDES (coord.), *Entre Deus e o Rei. O mundo das Ordens Militares*, GESoS – Câmara Municipal de Palmela, Palmela, 201, pp.427-441.

¹⁵ Francisco BRANDÃO, *Monarquia Lusitana. Parte VI*, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa, pp. 237-243. A solenidade e a oficialidade da cerimónia de nomeação do almirante emerge não só nos termos do contrato, mas também pela presença da família real ao completo – o rei, a rainha consorte, o infante herdeiro do trono – e da corte tratando-se de um “negócio de Estado” de importância fundamental para o rei e seus sucessores.

suas tarefas com não menos de três galés e a segui-lo em combate por mar e também por terra se fosse preciso. Além disso, provavelmente a pedido do monarca, Manuel Pessanha assumia manter, à sua custa e para sempre, vinte homens *sabedores de mar*, seus compatriotas, para servir de alcaides das galés e de arrais nas galés régias¹⁶. O almirante podia dispor destes homens para os seus negócios e outras actividades, entre as quais a guerra e o corso, quando não ocupados em serviço ao rei¹⁷.

A partir deste momento, o almirante-mor, no exercício das suas funções ao serviço da Monarquia lusitana, ganhou o favor e estima do soberano, mostrando ter capacidades de organização e de comando no sector, para além da lealdade, da fiabilidade e das qualidades de fiel e sábio conselheiro que eram exigidas ao seu mandato.

Na abundante produção de diplomas emanados por D. Dinis a favor de Manuel Pessanha entre 1317 e 1322 foram tratados, singularmente e detalhadamente, todos os benefícios, privilégios, poderes, obrigações, prerrogativas e competências, daquele que se ia tornar o chefe da Marinha portuguesa: desde a obrigação de manter vinte homens vindos de Génova ao serviço do rei (Santarém, 5 de fevereiro de 1317¹⁸), até à obediên-

¹⁶ Sobre o contrato entre o rei D. Dinis e Manuel Pessanha, cujo original se conserva em Lisboa no Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), *Colecção das Gavetas*, Gaveta 3, maço 1, n. 7, veja-se: João SOALHEIRO, “Contrato de vassalagem celebrado entre o rei D. Dinis e Micer Manuel Pessanha, de Génova”, em *Dionisius Rex Documentos de D. Dinis na Torre do Tombo*, Direção-Geral de Cultura de Lisboa e Vale do Tejo, Lisboa, 2011, pp. 16-17. Para a transcrição do documento: BELGRANO, “Documenti e genealogia dei Pessagno”, cit., doc. IX, pp. 253-258 e José Martins da Silva MARQUES, (ed.), *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua história Vol. I (1147-1460)*, Lisboa, 1944-1971, doc. 37, pp. 27-30; para a tradução do documento em português, veja-se: BRANDÃO, *Monarquia Lusitana. Parte VI*, cit., pp. 240-243.

¹⁷ Não obstante o exigido vínculo de vassalagem, a possibilidade de Manuel Pessanha de dispor das galés e dos seus homens para os seus negócios (enviando-os para Flandres ou Génova) implicava uma certa “autonomia” do almirante. De facto, no contrato ele declarava querer continuar a levar para frente as suas actividades comerciais e marítimas ligadas, muito provavelmente, à empresa familiar, mas não só, empregando aqueles mesmos homens vindos de Génova para servir o rei português. Entre as outras actividades às quais Manuel Pessanha e os seus homens se dedicaram foi também a guerra de corso, actividade praticada em toda Europa, na altura, também pelos almirantes (p. ex. Rogerio de Lauria, almirante do reino de Aragão). Algumas passagens do contrato (p. ex: Tenho por bem e mando que vos e os vossos sucessores que este feu herdarem haiades pera vos a quinta parte de todalas cousas que gaanhardes e filhardes per mar nas mhas Galéés daquelo que tomardes aos enmigos da nossa fe ou aos enmigos da mha terra), a listagem detalhada da repartição das pilhagens dos navios inimigos, assim como o facto de que, nalguns diplomas sucessivos, entre a gente de mar, que deve obediência ao almirante-mor, constarem também os vassalos corsários ativos nos reino – os primeiros no elenco do pessoal a ele subordinado –, tornam evidente o envolvimento direto de Manuel Pessanha na guerra de corso, sobretudo ao longo das costas do norte da África, muito concreta. Além disso, parece confirmar tais suposições a carta, datada de 16 de março de 1321, com a qual D. Dinis se comprometia com Mafomade Abeu Cayote Aazer, senhor de Çale, a libertar cinco mouros (homens e mulheres), seus familiares, que o almirante Manuel Pessanha *cativou*, em câmbio do pagamento de 10000 dobras de ouro (descontadas a 7000 em outra carta datada de 24 de julho do mesmo ano): cf. João Martins da Silva MARQUES (ed.), *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua história. Suplemento ao vol. I (1057-1460)*, Instituto Nacional de Investigação Científica, Lisboa, 1944, doc. 17, p. 27; sobre este assunto, v. também nota 20. Contudo, não há duvida de que o serviço à Coroa tinha prioridade absoluta sobre qualquer outra actividade para o almirante-mor e os *sabedores de mar* genoveses.

¹⁸ MARQUES, *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua história*, cit., doc. 38, pp. 30-31.

cia que a “gente de mar” lhe devia (Santarém, 10 de fevereiro de 1317¹⁹ e Santarém, 23 de fevereiro de 1317²⁰), voltando novamente a deter-se, em 1319, sobre as condições da transmissão do almirantado, ao doar-lhe o reguengo de Algés e o castelo e a vila de Odemira com todos os seus termos, direitos, rendas e jurisdições, em lugar das 3000 libras doadas em 1317 (Benfica, 24 de Setembro de 1319²¹). A revisão das condições do contrato em termos mais favoráveis e perduráveis para o genovês, com a doação da vila de Odemira, resultou do facto de Manuel Pessanha ter correspondido às expectativas do rei, conquistando definitivamente a sua confiança²². Nesta ocasião, D. Dinis tomava em consideração o caso de o almirante morrer sem o filho varão ter atingido a maior idade ou o caso de o filho destinado por nascimento não ser apto, por deficiências físicas ou de outra natureza, para desenvolver o cargo, motivo pelo qual o título poderia passar a outro descendente direto e legítimo da linhagem dos Pessanha, isto é, um irmão ou até um sobrinho, desde que fosse um Pessanha, como se o nome representasse uma garantia de qualidade e sucesso²³. Em 1321 (Santarém, 14 de Abril²⁴), ao confirmar os privilégios ao navegador genovês, o soberano abordava novamente o tema da jurisdição e responsabilidade do almirante-mor sobre a gente de mar, alojada no dito “bairro do almirante”, em Lisboa, sobre a posse de armas por parte dos marinheiros etc²⁵. Finalmente, em 1322, D. Dinis, após afirmar que “veendo eu como o dito Almirante me servia bem e lealmente com muytas cousas e con grandes custas do sseu aver que despendeu per algumas vezes no

¹⁹ *Ibidem*, doc. 39, pp. 31-32.

²⁰ *Ibidem*, doc. 40, pp. 32-33. A propósito da participação de Manuel Pessanha na guerra de corso, neste diploma, D. Dinis declara explicitamente: “E mando a todolos meus vassalos cossaryos e alcaldes de Galees e arrayzes e offiçiaes que a este officio perteeçem e a todolos outros homens de mar que com eles forem em frota ou em Armada ou em outra cossaria de mar que lhys seiam obedientes e mandados e que façam por eles como per meu Almirante moor”.

²¹ *Ibidem*, doc. 42, pp. 33-36.

²² *Ibidem*; cf. p. 34: “agora veendo eu que este ordinhamento deste preyto que he firmado entre mjm e vos he perduravel e durara sempre querendo deus en nos e en aqueles que de nos descenderem. Porém querendo eu catar maneyra de mayor firmaçã com a este feyto perteeçe [...] querendo vos fazer mayor graça e mercçéé por grandes serviços que mj vos fezeistes”.

²³ *Ibidem*; cf. p. 36: “E quando o mayor filho fosse tolheyto do corpo ou dos sembros que nõ fosse pera servir este officio do almirantado tornar sse o feu ao outro seu jrmãao depos el se o ouver ou a tyo ou a sobriho que seia são pera servir como dito e e que seia descendente de vos micer manuel o mays chegado a vos per linha direita descendendo de vos lijdemamente”.

²⁴ *Ibidem*, doc. 47, pp. 40-42.

²⁵ Sobre o exercício da jurisdição por parte do almirante sobre os homens de mar, veja-se o exaustivo trabalho de Mário VIANA, “O almirantado e a jurisdição sobre os homens do mar em Portugal na Idade Média”, em Jesús Ángel TELECHEA SOLÓRZANO, Michel BOCHACA, Amélia Aguiar ANDRADE, *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 2012, pp. 313-344.

meu serviço”, concedia-lhe anualmente mais 1000 libras em dinheiro e 2000 em panos (Lisboa, 13 de Junho de 1322²⁶).

Tal abundante produção diplomática teve que transformar-se em experiência normativa, possivelmente codificada num “Regimento do Almirante”, se bem que o primeiro que conhecemos como tal remonte ao reinado de Afonso V e date de 1471²⁷. Embora não nos tenha chegado documentação original, contudo há notícias da existência de um *Regimento d’ElRey D. Dinis para os officiaes da Guerra e da casa* e de um *Regimento d’ElRey D. Dinis dos soldados e familiares de sua casa*, ambos incluídos, juntamente com um *Regimento da Guerra*, num códice antigamente conservado na biblioteca do mosteiro de Alcobaça²⁸. De resto, o ofício do Almirantado, delineado em época dionisina, manteve-se nos reinados sucessivos, uma vez que, a partir do primeiro quartel do século XIV e durante a centúria seguinte, tudo se conservou substancialmente inalterado.

O códice alcobaçense 293 da Biblioteca Nacional de Lisboa: os Regimentos delRey Dom Dinis pera os officiaes da guerra e da cassa

No Fundo de Alcobaça da Biblioteca Nacional de Lisboa existe o códice 293 intitulado *Regimentos delRey Dom Dinis pera os officiaes da guerra e da cassa*²⁹. É este um manuscrito em papel de cinquenta e cinco fólios numerados, faltando alguns (fls. 48r-51v) e apresentando-se os últimos mutilados ou lacunosos (fls. 52r-55r). O manuscrito é escrito a tinta, em letra cursiva humanística, evidenciando-se a presença de duas mãos: a primeira, mais recente, remontando ao século XVII, aparece somente na capa, onde consta o título da obra (*Regimentos delRey Dom Dinis pera os officiaes da guerra e da cassa*), e num primeiro fólio, não numerado, onde consta o incipit do texto transcrito que segue (*guerra he cousa que ha em si duas*). Muito provavelmente esta mão deve atribuir-se a

²⁶ MARQUES, *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua história*, cit., doc. 48, pp. 42-43: “E depouys desto veendo eu como o dito Almirante me servia bem e lealmente com muytas cousas e con grandes custas do sseu aver que dependeu per alguas vezes no meu serviço [...] e sabendo eu afazenda do dito Almirante e as custas que ele fezera e fazia no meu serviço per razão do dito offizio do Almirantado e que nõ podia conprir per aquelo que de mjm tinha e querendo eu que el mantevesse este offizio onrradamente e como conpria. E veendo eu que avendo el per que manter este offizio con onrra e como devya e que todo sse tornaria em meu serviço e dos meus sucessores por todas estas razões e assinaadamnete querendo fazer graça e mercêe ao dito Almirante por muytos serviços que mi el fez ponho lhy agora mil libras em dinheiros [...] e duas mil em panos”.

²⁷ “Regimento dos almirantes de Portugal dado por D. Afonso V”. Lisboa, 13 agosto de 1471, em *As Gavetas da Torre do Tombo II (Gav. III-XI)*, Centro de Estudos Históricos e Ultramarinos, Lisboa, 1962, pp. 42-44.

²⁸ José DOMINGUES, *As Ordenações Afonsinas três séculos de Direito Medieval [1211-1512]*, Tese de Doutoramento, Universidade de Santiago de Compostela, Santiago de Compostela, 2008, pp. 118-123.

²⁹ Lisboa, Biblioteca Nacional (BNL), ALC. 293 (antiga cota: 394), MF 4120. O códice é muito sumariamente descrito em: Arnaldo Faria de Ataíde MELO, *Inventário dos Códices alcobaçenses*, Biblioteca Nacional de Lisboa, Lisboa, 1930-32; Thomas L. AMOS, *The Fundo Alcobaça of the Biblioteca Nacional, Lisbon, vol. II: Manuscripts 151-301*, Hill Monastic Manuscript Library, Collegeville-Minnesota, 1988-1990, pp. 238-239. Para uma análise do conteúdo do códice alcobaçense, veja-se: Antonio Vasconcelos e SALDANHA, “O Almirante de Portugal. Estatuto quatrocentista e quinhentista de um cargo medieval”, *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXXIV, 1988, pp. 137-156.

frei Bento (*Benedito*) de São Bernardo, monge cisterciense, bibliotecário do mosteiro de Alcobaça, cuja assinatura surge no último fólio (fl. 54v). Não obstante, pode excluir-se que tenha sido ele o copista do manuscrito pois a sua grafia não é da mão que redigiu o texto. Esta surge logo no primeiro fólio numerado (fl. 1r) que apresenta no cabeçalho o título *ElRey Dom Denis Titolo do Regimento da guerra e de alguns officiaes da casa delRey*. Neste caso, com base num exame paleográfico sumário, é possível avançar a hipótese de que o códice remonte aos finais do século XV-início do XVI. Contudo, algumas informações deduzidas da análise do texto, sobre as quais me debruçarei a seguir, levam-me a pender mais para os finais de Quatrocentos.

O manuscrito abre-se com o título, de teor introdutório, dedicado ao *Regimento da Guerra*. O texto que segue é dividido em dezoito títulos, não numerados, relativos aos oficiais do rei, em tempo de guerra e de paz, a saber: *Titolo do Condestabre e do que pertence a seu hoficio* (fls. 8v-12r); *Titolo do Marechal e cousas que a seu hoficio pertencem* (fl. 12v-14r); *Titolo do Almirante e do que pertence a seu hoficio* (fls. 14v-17v); *Titolo do alfêres mor delRey* (fls. 17v-18v); *Titolo do mordomo mor nosso* (fls. 18v-19v); *Titolo do camareiro mor* (fls. 19r-20r); *Titolo dos conselheiros del Rey e quaes devem ser* (fls. 20v-23r); *Titolo do meiryngo mor* (fls. 22v-23v); *Titolo do capitao mor do mar* (fls. 23v-24v); *Titolo do apouentador mor* (fls. 24v-25v); *Titolo dos alcaides mores dos castelos* (fls. 25v-29v); *Titolo dos cavaleiros e como e por quem devem ser feytos* (fls. 29v-35v); *Titolo dos e em que casos devem ser outorgados reto officios e que caso deven ser* (fls. 35v-40r); *Titolo de quaes devem ser hos adys como devem ser escolbeitos e per quem* (fls. 40r-43r); *Titolo dos almocades e como hao de jurar quando forem feitos* (fls. 43r-44v); *Titolo do moteiro mor e cousas que a seu hoficio pertencem* (fls. 44v-46v); *Titolo do anadel mor e cousas que a seu hoficio pertencem* (fls. 52r-54v).

No seu conteúdo, o códice recalca o Livro I das *Ordenações Afonsinas*, a colectânea legislativa, estruturada em cinco livros, cujos trabalhos preparatórios decorreram entre o reinado de D. João I e o de D. Afonso V³⁰. Para a sua redação, os compiladores traduziram em parte, quase de forma literal, o texto das *Partidas* de Afonso X o Sábio, e em parte aproveitaram leis existentes³¹. A primeira edição impressa das *Ordenações Afonsinas* foi realizada pela Real Imprensa da Universidade de Coimbra, em 1792, com base no

³⁰ Sobre o processo de compilação das *Ordenações Afonsinas*: DOMINGUES, *As Ordenações Afonsinas três séculos de Direito Medieval [1211-1512]*, cit.

³¹ Sobre o aproveitamento do texto das *Partidas* de Afonso X no Livro I das *Ordenações Afonsinas*: SALDANHA, “O Almirante de Portugal. Estatuto quatrocentista e quinhentista de um cargo medieval”, cit., pp. 142-145 e 153.

manuscrito da Torre do Tombo, trazido em 1784 da Câmara do Porto, sendo este considerado o mais correto e mais fiel ao original.³²

O meu estudo do manuscrito da Biblioteca Nacional de Lisboa tem-se focado na análise do *Titulo do Almirante e do que pertence a seu hofcio*, o quarto na ordem (fls. 14r-17v), querendo detectar eventuais alterações significativas com respeito ao Título LIII (*Do Almirante e do que pertence a seu oficio das Ordenações Afonsinas*), que inclui o regimento do cargo do Almirantado que, porém, a seguir não será incluído nas *Ordenações Manuelinas*, nem nas *Ordenações Filipinas*.³³

O exame comparativo dos textos permitiu identificar algumas diferenças, por exemplo, mas não só, nas escolhas terminológicas, algumas mais curiosas do que outras, como quando no código alcobacense se refere que o almirante deverá servir o soberano “contra todos los homens do mundo de qualquer estado e condiçom que seja e assi espanhois como mouros”, sendo que no texto de 1792 se fala antes em *Cristãos como Mouros*³⁴; ou na omissão, possivelmente casual, contudo recorrente, na edição impressa, das palavras “nãos e navios” ao lado das “galés”; ou ainda quando no códice de Alcobça o salário dos alcaides das galés ou dos arrais das galés, assim como o valor de um “*mouro de merçe*” é dado em libras, seguindo-se a conversão na moeda corrente, o real, informações que faltam na versão de 1792³⁵. Apesar disto, pode-se afirmar que os dois textos coincidem na substância. Não obstante, foram detectadas algumas falhas ou pequenas lacunas, tanto num como no outro, assim como as (significativas) interpolações pontuais verificadas no manuscrito da Biblioteca Nacional. Estas tinham provavelmente o objetivo de atualizar o texto à época de redação da cópia, no caso do códice alcobacense a do reinado joanino do Príncipe Perfeito (1455-1495), como revela a frase em conclusão do título do almirante: “Este capitulo mandamos que se guarde en aquella maneira que se guardu en vida dell-Rey Don Johao meu visabo cuja alma deus haja e que por ser aqui escrito nao acresciento mais no dito do almirante³⁶”.

³² *Ordenações Afonsinas. Livro I. Nota de apresentação de Mário Júlio de Almeida Costa. Nota textológica de Eduardo Borges Nunes*, Lisboa, 1ª ed. 1984, 2ª ed. 1998. Como é sabido, perdeu-se o original do *Código Afonsino*, depositado antigamente na chancelaria régia, existindo hoje somente cópias, todas parciais, não havendo uma completa dos cinco livros, algumas até directas e coevas do original, executadas a partir do terceiro quartel do século XV, outras posteriores à sua redação. (Mário Júlio de Almeida COSTA, “Nota de Apresentação”, *Ibidem*, pp. 5-11). Na nota textológica de autoria do Professor Eduardo Borges Nunes, presente na edição fac-similada do manuscrito do Porto realizada pela Fundação Calouste Gulbenkian, em 1984, e que precede a transcrição do texto, o estudioso descreve sucintamente os manuscritos existentes das *Ordenações Afonsinas*, não mencionando o códice alcobacense 293, talvez porque extremamente parcial, embora o seu conteúdo respeite quase fielmente a estrutura do Livro I do *Código Afonsino*; veja-se: Eduardo Borges NUNES, “Os manuscritos das *Ordenações Afonsinas* e a edição de 1792”, *Ibidem*, pp. 13-23.

³³ *Ordenações Afonsinas. Livro I*, cit., pp. 319-328.

³⁴ BNL, ALC. 293, fl. 16r.

³⁵ *Ibidem*, fl. 16v.

³⁶ *Ibidem*, fl. 17v. É curioso observar que na edição de 1792 consta a mesma frase, mas com uma diferença que, a não se tratar de erro do copista, muda a cronologia do texto que serviu de base para a versão impressa para o tempo de D. Afonso V: “E este capitulo mandamos, que se guarde em aquella maneira, que se guardou em vida d’EL Rey Dom Joham meu Avoo, cuja Alma DEOS haja, e por seer aqui escripto, nom acresciento mais no direito do Almirante”. Cf. *Ordenações Afonsinas. Livro I*, cit., p. 328.

A leitura dos dois títulos torna evidente que, no que concerne ao regimento do almirante propriamente dito, estes tiveram o seu ponto de partida nos diplomas saídos da chancelaria de D. Dinis a favor de Manuel Pessanha sendo, em alguns casos, reconhecíveis inteiras passagens destes, transcritas de verbo ad verbum, enquanto, em outros casos, encontramos o conteúdo, resumido ou parafraseado, sendo todos os documentos viabilizados numa versão literária, simplificada e discursiva. É assim que, nos dois textos encontramos todos os requisitos exigidos à figura do almirante: a boa linhagem que, preferivelmente, deve ser a de Manuel Pessanha, que “foy primeiro almirante do reino de Portugal”; os conhecimentos e as competências “nos feytos de mar e de terra”; a coragem, a determinação, a resolução, a liberalidade e a generosidade, mas também a firmeza para com os homens, seus subordinados. Contudo, a condição necessária e imprescindível para poder aspirar a assumir tal ofício é – e, evidentemente, continuava a ser ainda no século XV – a lealdade. Neste sentido, enfatiza-se a importância do juramento que o almirante deve prestar ao rei, seu senhor, de acordo com um ritual preciso, de servir bem e trabalhar em prol da fé, do soberano e do reino.

Amplo espaço é dedicado ao exercício da jurisdição por parte daquele que foi nomeado para chefe da frota e da armada sobre a gente de mar e a obediência que esta lhe deve como ao próprio monarca – porque o almirante “é o rei no mar”, como se faz questão de salientar várias vezes ao longo do texto. Este conceito já estava presente nos diplomas trecentistas, até à regulamentação da posse das armas por parte do pessoal a seu serviço, ou à obrigação do almirante de fornecer vinte homens vindos de Génova, *sabedores de mar*, para serem empregados na Marinha portuguesa.

Vinha-se, portanto, a confirmar, para o perfil do almirante da segunda metade do século XV, a validade, na substância, do modelo institucional, profissional, jurídico e jurisdicional, até poderia dizer-se, “humano” encarnado por Manuel Pessanha, “primeiro almirante-mor do reino”, como surge identificado nos títulos, apesar dos fracassos militares, das jurisdições concorrentes, das turbulências vividas durante a crise de 1385 e nos primeiros anos de reinado de D. João I. De facto, o nome de Manuel Pessanha ocorre muitas vezes, tornando esta associação ao navegador genovês imprescindível para a própria instituição do Almirantado, representando ele o momento de viragem e de reforma do ofício e estando ele na origem da dignidade do Almirantado em Portugal. Ao mesmo tempo, igualmente evocado e celebrado é o rei D. Dinis, que foi capaz de conceber uma nova figura de almirante, tendo a feliz intuição de contratar um *sabedor de mar* forasteiro, que na sua pessoa trazia todas aquelas qualidades técnicas e humanas que era preciso possuir para cumprir tal missão. Evocado e celebrado é também o reinado dionísio ao qual remonta a redação de um primeiro regimento, em solo português, mesmo que fruto do reaproveitamento parcial de textos anteriores, até “estrangeiros”.

De resto, a própria intitulação do código alcobacense vem confirmar inequivocamente o papel fundamental desempenhado por D. Dinis na criação, institucionalização e configuração jurídica do ofício do Almirantado, através da escolha e contratação do homem certo no momento certo. Este papel que lhe foi reconhecido pelos Reis seus sucessores que continuaram a recordá-lo como verdadeiro promotor e impulsor da reforma da Marinha de guerra, graças também às suas estratégicas intuições e às diligências desenvolvidas ao longo do seu reinado.

O ALMIRANTADO PORTUGUÊS NOS SÉCULOS XIII A XV

CONTEXTOS E LINHAS DE FORÇA

Mário Viana¹

Introdução

Durante o período medieval o almirantado português manteve sempre um elevado nível de atividade confirmando a importância da posição marítima simultaneamente atlântica e mediterrânica do território nacional. Essa fundamental posição geoestratégica conferiu-lhe as marcas características de um ofício militar de fronteira: a ligação direta ao soberano, a flutuação jurisdicional e o desempenho carismático. Após estabelecer brevemente o estado da arte da instituição em causa e do seu regimento, este texto pretende aprofundar a reflexão sobre dois dos principais contextos do seu funcionamento: o contexto institucional e o contexto estratégico. O contexto jurisdicional foi já estudado por mim num texto anterior² e o contexto tecnológico sê-lo-á num texto em preparação.

1. Breve estado da arte do almirantado português e do seu regimento

Um denominador comum à historiografia sobre o almirantado português é que ela se constrói na ausência de quase toda a documentação produzida pela própria instituição. No caso dos documentos em que o almirante intervém na primeira pessoa, sobreviveram, que eu saiba, dois originais, datados de 1364 e 1365, em que Lançarote Pessanha, na sequência de um privilégio concedido pelo rei D. Pedro, garante aos moradores da póvoa de Paredes que não serão obrigados a servir nas galés³. E ainda um terceiro documento, na forma de traslado, com muitas lacunas de suporte, uma das quais afetando irremediavelmente a data, em que Manuel Pessanha, nomeia Vasco Lourenço [de Tavoação], seu criado, para alcaide do mar da Pederneira⁴.

¹ UAc (Universidade dos Açores). IEM (Instituto de Estudos Medievais da Universidade Nova de Lisboa) e CEHu (Centro de Estudos Humanísticos da Universidade dos Açores).

² VIANA (M.), 2012.

³ MARQUES (J.), 1945-1971, suplemento ao vol. 1, ns. 32 e 33.

⁴ BN, ALC 75.

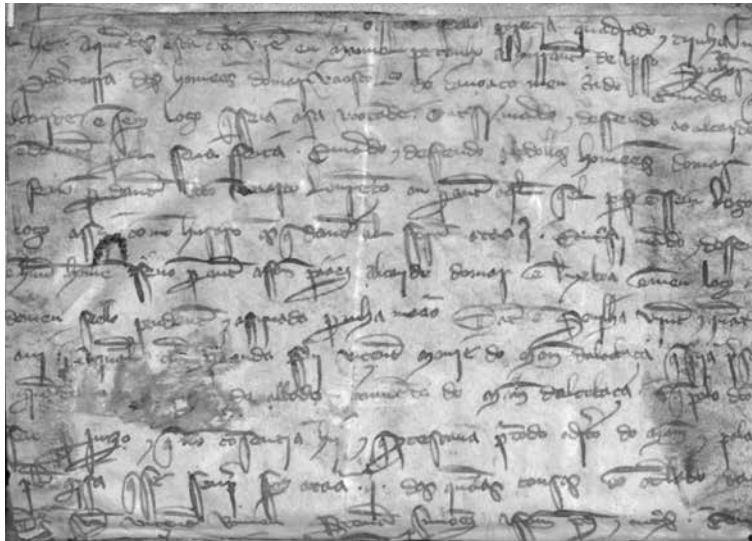


Figura 1 – Fragmento de um documento emitido pelo almirante Manuel Pessanha (em traslado)

E não se pense que a produção documental do almirantado medieval era pequena. No texto sobre o ofício do almirante existente nas *Ordenações afonsinas*, cujo conteúdo é anterior à compilação quatrocentista, é referido que devia fazer escrever todas as presas ganhas por mar ou por terra e que devia manter um inventário atualizado das armas existentes a bordo das naus e galés. Acrescente-se todo o lastro documental relacionado com a logística das armadas e frotas, com o recrutamento dos marinheiros e a aplicação da justiça. Conclui-se facilmente que entre o pessoal que trabalhava para a instituição se destacavam os escrivães, os quais além do mais deviam dar o necessário apoio a ouvidores, alcaides, meirinhos, porteiros, etc.

O desaparecimento do que podemos chamar cartório do almirantado, sendo de lastimar, é, no entanto, um fenómeno comum a outros altos ofícios do reino. Na falta dele preferíamos decerto de dispôr de algo idêntico ao *Black book of the Admiralty* inglês⁵, o que também não se verifica. Mas, mesmo assim, tem surgido uma produção historiográfica diversificada, que inclui trabalhos de cariz genealógico sobre os Pessanhas⁶, outros que exploram a perspetiva das relações luso-italianas⁷, outros ainda que abordam de forma mais específica a história dos almirantes e do almirantado, como o de Vitorino Nemésio, publicado em 1961 e intitulado *Almirantado e portos de «Quatrocentos»*⁸, o de António Vasconcelos de Saldanha, publicado em 1988 e intitulado *O almirante de*

⁵ TWISS (T.) 1871-1876, 4 vols.

⁶ PESSANHA (J.), 1900.

⁷ ROSSI VAIRO (G.), 2013.

⁸ NEMÉSIO (V.), 1961.

Portugal. *Estatuto quatrocentista e quincentista de um cargo medieval*⁹, e o de José de Vasconcellos e Menezes, publicado em 1989 e intitulado *Os marinheiros e o almirantado. Elementos para a história da marinha (século XII – século XVI)*¹⁰. Sem esquecer os que integram o assunto na história marítima e naval¹¹. De entre todos, gostaria de salientar o de Vasconcelos de Saldanha, porque colige um útil conjunto de referências historiográficas ao regimento do almirantado, até à época em que escreve, apoiado nas quais e no erudito autor do prefácio à edição setecentista das *Ordenações afonsinas*, Luís Correia da Silva, procedeu ao exame da ascendência e descendência do texto do regimento do almirantado português. Completada com mais alguns dados, essa ascendência e descendência assumem a configuração mostrada na Figura 2.

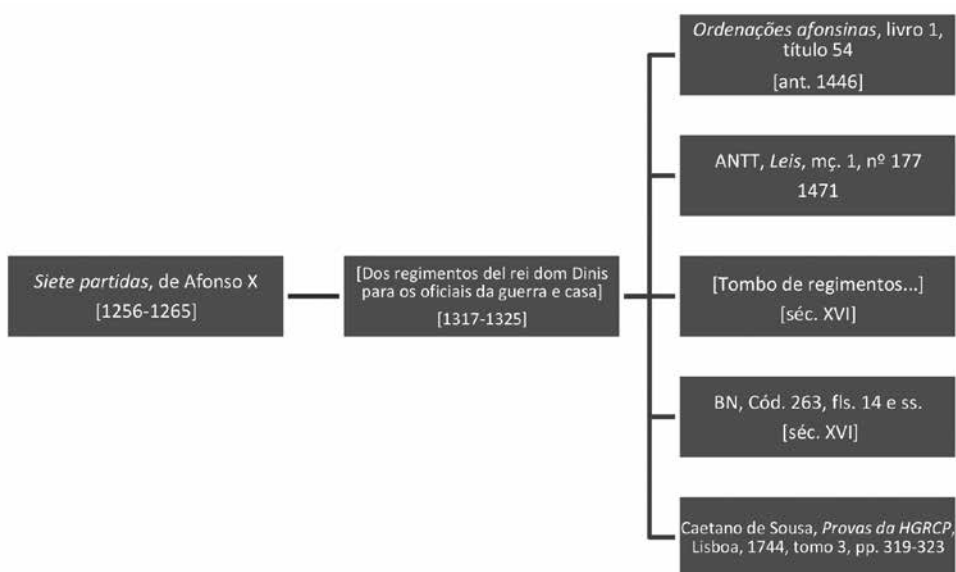


Figura 2 – Ascendência e descendência do texto do regimento do almirantado português

Segundo a hipótese que apresento, a suposta compilação dionisina de regimentos para vários ramos superiores da administração teria por fonte direta as *Siete partidas* de Afonso X¹². E no que toca em particular ao regimento do almirantado, o texto incluído nas *Ordenações afonsinas* teria ido beber à compilação dionisina¹³. Esta pode estar também na origem de um «Tombo de regimentos diversos do bom governo dos

⁹ SALDANHA (A.), 1988.

¹⁰ MENEZES (J.), 1989.

¹¹ CUNHA (R.), 1954, BARROS (A.), 1990, DUARTE (L.), 1991, MORENO (H.), 1998, DUARTE (L.), 2003.

¹² Para a datação e uma resenha bibliográfica veja-se FERREIRA (J.), 1993.

¹³ Oito dos vinte §§ (livro 1, título 54, §§ 1 e 3 a 9) do texto das *Ordenações afonsinas* dedicado ao almirante foram copiados das *Siete partidas*, nomeadamente da partida 2, título 9, lei 24, partida 2, título 24, lei 1 e partida 2, título 24, lei 3.

oficiais da casa del rei e do reino», em letra «fazenda», i. é., quinhentista, assinado por Pedro de Mariz [1550-1615], copiado em 1646, sendo a partir desta cópia que em 1744 António Caetano de Sousa publica a sua própria cópia nas *Provas da história genealógica da casa real portuguesa*¹⁴.

Assim, para o texto do regimento do almirantado publicado por Caetano de Sousa em 1744, podemos propor a ascendência mostrada na Figura 3. É possível que não somente o texto do regimento publicado em 1744 ascenda ao referido tombo. De qualquer modo, parece certo que o texto das *Provas* e o texto do códice alcobacense 263 não derivam do texto das *Ordenações afonsinas*, uma vez que este não inclui uma “apostila” que ambos patenteiam. Aliás, não se trata de uma apostila mas de um traslado, da época de D. João II, de uma carta régia de D. Afonso V (1471 agosto 13), existente na Torre do Tombo, na qual se transcreve parte do regimento do almirantado¹⁵.



Figura 3 – Ascendência do texto do regimento do almirantado publicado em 1744

2. O contexto institucional

A posição intermédia de Portugal entre o Atlântico e o Mediterrâneo, a sua longa linha de costa, a natureza marítima da sua capital e a intensificação da navegação entre o Norte e o Sul da Europa, em particular a partir da segunda metade do século XIII, são as condições estruturais que determinam o desenvolvimento de algum tipo de centralização da defesa marítima do território. Tudo indica que na segunda metade do século XIII já

¹⁴ SOUSA (A.), 1946-1954, tomo 3, pp. 319-323.

¹⁵ COELHO (J.), 1892, pp. 33-36, MARQUES (J.), 1945-1971, vol. 3, ns. 71 e 72.

ela estaria a tomar forma, à semelhança, aliás, do que aconteceu no reino de Castela. E também não há dúvida que a contratação em 1317 de um genovês como almirante-mor, acompanhado de um corpo de vinte homens de Génova, «sabedores de mar», aptos para alcaides de galés e para arraizes, constitui o passo decisivo para dotar a instituição dos recursos humanos mais adequados ao seu desenvolvimento.

Entre 1317 e 1322, a série de diplomas régios conhecidos diretamente respeitantes ao almirantado de Manuel Pessanha, no total de quinze, dá bem a ideia do investimento da coroa no desenvolvimento da instituição¹⁶. E também a linguagem utilizada, pouco usual na documentação sobrevivente. No diploma principal da série¹⁷, é expressamente referido que tendo-se Manuel Pessanha obrigado por si e por seus sucessores a ficar em Portugal, servindo como almirante o rei e seus sucessores, recebe com o dito ofício um «feudo» (*feu*), correspondente a rendas no valor de 3000 libras, o qual os seus sucessores herdarão «por maneira de morgado».

No caso do termo feudo, estamos perante uma das suas raras ocorrências na documentação régia portuguesa, a qual não deixa por isso de ter de ser interpretada no sentido restrito de elemento material do contrato hereditário entre o rei e os cavaleiros seus vassallos. Mas, precisamente na mesma altura (1313) podia ser também utilizado no sentido alargado de locação perpétua de um bem de raiz (*feudum siue perpetuam locationem*)¹⁸, o que mostra até que ponto o jogo das sobrevivências documentais pode tornar relativas as nossas impressões sobre a raridade deste ou daquele termo.

Quanto ao termo morgado, cujo uso, nesta altura, não devia ser propriamente raro¹⁹, deve ser interpretado no sentido de indivisibilidade e inalienabilidade do referido feudo, o qual só era transmissível por herança dentro da linha direita varonil legítima e laica de Manuel Pessanha²⁰.

O cerimonial da contratação do almirante Manuel Pessanha deve ter-se revestido de um elevado significado simbólico e político. É provável que a homenagem e juramento de fidelidade e a investidura tenham ocorrido em Santarém²¹. Após uma noite de vigília, «como se houvesse de ser cavaleiro», perante a corte, «vestido de ricos panos», tendo recebido o feudo e efetuado o juramento corporal pelos Santos Evangelhos, Manuel Pessanha recebeu ainda de D. Dinis um anel, em sinal de honra, uma espada, em sinal de poder, e um estandarte real, em sinal de caudilhamento ou chefia. A parte da homenagem e juramento de fidelidade está documentada no citado diploma principal, e a da investidura no título 54 do livro das *Ordenações afonsinas*.

¹⁶ SÁ (A.), 1899-1900, ns. 717-719, AZEVEDO (P.), 1930, nº 77, MARQUES (J.), 1945-1971, vol. 1, ns. 37, 39 a 45, 47, 48, suplemento ao vol. 1, nº 17.

¹⁷ MARQUES (J.), 1945-1971, vol. 1, nº. 37.

¹⁸ PIMENTA (A.), 1940, pp. 12-13.

¹⁹ BARROS (H.), 1945-1954, tomo 8, p. 255, nota 2.

²⁰ “E assi deuem herdar o dicto feu per maneyra de mayorgado todolos que de uos per linha deryta decenderem ficando sempre no mayor filho lijdemo e leygo” (MARQUES (J.), 1945-1971, vol. 1, nº 37, de 1317 fev. 1; o diploma de 1319 fev. 24 regulará também a sucessão na eventualidade do herdeiro ser menor de idade (MARQUES (J.), 1945-1971, vol. 1, nº 42).

²¹ Nesta vila este o rei continuadamente de fins de 1316 até 29 de março de 1317 (RAU (V.), 1962).

Mas não bastava a série de diplomas, a linguagem menos comum e o cerimonial de cariz nobiliárquico. Fundamental era que a instituição fosse dotada dos meios materiais para cumprir a sua missão. Assim, os rendimentos do almirantado definidos em 1317-1322 ascendiam a umas 6000 libras anuais, mais o valor variável da quinta parte das presas feitas no mar pelas suas galés aos inimigos da fé ou do reino, a quinta parte do preço que valessem os mouros de mercê e o lucro das suas «merchandias» que pudesse levar à Flandres ou a Génova.

1317	3000 libras de tença anual (<i>feu</i>)
1317	lugar da Pedreira, em Lisboa
1317	1/5 das presas no mar
1317	1/5 dos mouros de mercê
1317	lucros do seu comércio
1322	3000 libras de tença anual (acumulando com as anteriores)

Figura 4 – Rendimentos do almirantado definidos em 1317-1322

As 6000 libras anuais incluíam em primeiro lugar as 3000 libras de tença anual atribuídas em 1317, pagas pelas rendas dos reguengos de Frielas, Unhos, Sacavém e Camarate, e depois pelo castelo e vila de Odemira, com todos os seus termos, direitos, rendas, pertenças e jurisdições, e pelo reguengo de Algés, nos mesmos termos e condições. E em segundo lugar mais 3000 libras em panos e dinheiros, atribuídas em 1322, como ampliação do feudo inicial, vistas as grandes «custas» do ofício.

A parte dos rendimentos do almirantado proveniente dos quintos dependia da sorte, mas, quando esta se revelava favorável, podia ser bem elevada, como é o caso de um grupo de cinco mouros cativados pelo almirante Manuel Pessanha, cujo resgate se avaliava em 1321 em dez mil dobras de ouro²², das quais 2000 cabiam ao almirante.

É impossível, por outro lado, fazer qualquer estimativa relativamente ao comércio feito pelo almirante, bem como ao valor e ao rendimento da sua propriedade na Pedreira, denominada «bairro» em 1321, o que significa que este espaço, onde o almirante e os seus homens viviam, estava dotado de jurisdição privativa em relação ao município.

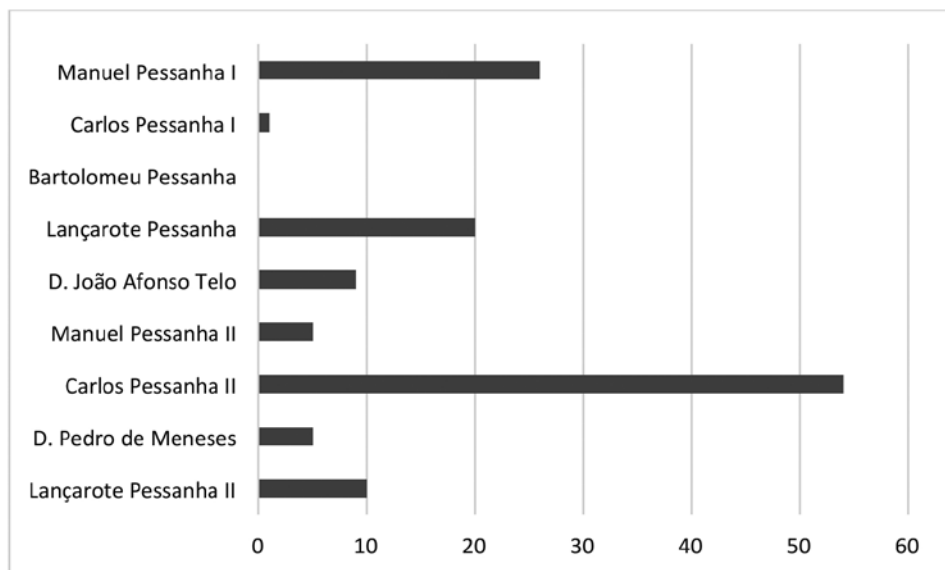
Pouco mais sabemos sobre os rendimentos do almirantado português na Idade Média, além da concessão pelo rei D. Pedro I do direito das ancoragens ao seu almirante Lançarote Pessanha em 1361²³. Este direito era cobrado anualmente aos navios que não estivessem isentos, de acordo com a sua tonelagem (de 100 a 50 tonéis uma dobra de ouro e de 50 tonéis até 30 meia dobra de ouro), e será mantido durante os séculos XIV e XV.

²² MARQUES (J.), 1945-1971, suplemento ao vol. 1, nº 17.

²³ MARQUES (J.), 1945-1971, vol. 1, nº 97.

A falta de meios materiais não parece ter estado na base das principais dificuldades que afetaram o almirantado medieval português. O mesmo não se pode dizer da natureza pessoal e linhagística do ofício de almirante-mor.

A natureza pessoal torna-se evidente quando constatamos que à relativamente longa vigência do modelo linhagístico de exercício do ofício (137 anos) estão associados nove nomes, mas que apenas três deles representam carreiras superiores a dez anos: Manuel Pessanha (26 anos), Lançarote Pessanha (20 anos) e Carlos Pessanha (54 anos).



Fonte dos dados: CSDSAMP²⁴.

Figura 5 – Duração das carreiras dos almirantes-mores durante a vigência da linhagem de Manuel Pessanha (em anos contados entre as datas extremas das ocorrências documentais)

Por outro lado, a sucessão linhagística do ofício conheceu duas interrupções documentadas, as quais, embora correspondendo a períodos curtos, demonstram a vulnerabilidade do modelo.

A primeira dá-se entre 1373 e 1381, com D. João Afonso Telo, irmão da rainha D. Leonor, a substituir Lançarote Pessanha, acusado de traição²⁵. De facto, esta acusação confirma-se, pois, em 1379 é identificado ao serviço do rei de Castela, João I, dele recebendo, em preito e homenagem, o castelo ou *alcaçer* de Gibraleon (Huelva)²⁶.

²⁴ *Corpus* de sumários documentais sobre o almirantado medieval português (organizado pelo autor).

²⁵ CUNHA (R.), 1954, p. 80, MARQUES (A.), 1987, pp. 358-359.

²⁶ O documento identifica Lançarote Pessanha como «micer Lançarote almirante de Portugal» (Archivo Histórico Nacional (España), Sección Nobleza, OSUNA, C. 378, D. 26).

A segunda dá-se durante o longo almirantado de Carlos Pessanha. Este parece não ter deixado linha direita varonil legítima pelo que se esforçou por conseguir da coroa autorização para transmitir o feudo por via das suas filhas. Tal deve ser o significado de uma obscura sentença régia, dada em 1397, que abre a possibilidade de transmissão não na linha direita varonil legítima de Manuel Pessanha mas a todos os sucessores de Carlos Pessanha, incluindo portanto a linha feminina²⁷. Foi o que veio a acontecer em 1433. Tendo D. Pedro de Meneses, capitão e governador de Ceuta, e conde de Vila Real (Trás os Montes), casado com dona Genebra, filha de Carlos Pessanha, este demite no genro o almirantado. E D. Pedro de Meneses exerce-o de facto entre 1433 e 1437.

Porém, Carlos Pessanha recupera o ofício devido à morte do genro no desastre de Tânger, detendo-o até à sua própria morte em 1444.

Em 1444, portanto, o problema da sucessão no almirantado volta a colocar-se e a solução encontrada foi a repetição da anterior. Rui de Melo, senhor da casa de Melo, cavaleiro da casa do infante D. Henrique, casado com outra filha de Carlos Pessanha, Beatriz Pereira, de quem tivera um filho de nome Lançarote Pessanha, assume o ofício. E, por morte de Lançarote, em 1453, acabará por se manter nele até 1467, ano em que é morto, na vila de Portimão, por corsários.

Em suma, se queremos uma data estreme para assinalar o fim do primeiro período da história do almirantado, definido pelo modelo de sucessão linhagística, temos duas hipóteses: 1444, ano da morte de Carlos Pessanha, na prática o último Pessanha a desempenhar o ofício; ou 1453, ano da morte do neto de Carlos Pessanha, Lançarote Pessanha, menor de idade, em teoria o último sucessor de Manuel Pessanha, mas que nunca chegou a tomar posse. Penso que a segunda data serve melhor aquele desígnio. Vejamos porquê.

3. O contexto estratégico

Colocar em 1453 o fim do primeiro período da história do almirantado associa-o simbolicamente a um outro marco de maior dimensão, a conquista de Constantinopla pelos turcos otomanos, tantas vezes utilizado pelos historiadores como um cómodo limite entre a Idade Média e a Idade Moderna. Alguma razão hão-de ter, incluindo ao nível da formação do conceito estratégico subjacente ao desenvolvimento das marinhas europeias na segunda metade do século XV.

No caso português, a formação do conceito estratégico do almirantado medieval divide-se em duas fases: a primeira, de 1249 a 1415, e a segunda de 1415 a 1453.

A primeira fase (1249-1415) é evidentemente de afirmação do controlo estatal da faixa marítima ocidental da Península Ibérica, essencial para a defesa da costa, em especial do litoral algarvio e de Lisboa, e para a proteção das rotas de navegação entre o Mediterrâneo e o Atlântico.

Os objetivos militares principais eram portanto a segurança do Estreito de Gibraltar e a guerra aos reinos de Granada e de Marrocos, aos quais os almirantes anteriores a Manuel Pessanha, bem como os «vassalos corsários» da coroa, não seriam decerto estra-

²⁷ MARQUES (J.), 1945-1971, vol. 1, nº 195.

nhos. Como escreveu um dos grandes historiadores portugueses do século passado, A. H. de Oliveira Marques, “Todo o reinado de D. Dinis foi [...] marcado pelos ataques de navios muçulmanos à costa portuguesa e pela defesa e retaliação constantes.”²⁸ Por isso, escreveu outro, Vitorino Magalhães Godinho, o “rei de Portugal contratava genoveses unicamente com o fim de desenvolver o corpo de galés para essa luta – e nada mais.”²⁹

Objetivos essencialmente mediterrânicos, cuja luz esclarece muita da política régia, como, em 1319, a colocação do feudo de Manuel Pessanha em Odemira, localizada entre Sines e o Cabo de São Vicente, sobre o litoral do sudoeste alentejano, ou, um pouco antes, a intervenção do almirante (*admiraldus*) como embaixador, junto com Vicente Eanes, enviados ao papa João XXII para negociarem a confirmação da independência do ramo português da ordem militar de Santiago³⁰.

A segunda fase (1415-1453) de formação do conceito estratégico do almirantado medieval português decorre da conquista de Ceuta e do posicionamento português no Norte de África. Aumenta a importância dos objetivos mediterrânicos. E provavelmente dos lucros proporcionados pelo corso, como sugere, em 1433, a isenção de pagamento do quinto à coroa das presas tomadas pelos navios e fustas do infante D. Henrique³¹.

Mas quem por esta altura viria a dominar o negócio do corso, era o já mencionado almirante D. Pedro de Meneses, que acumulou o almirantado com a capitania de Ceuta, os condados de Vila Real, em Trás Montes, e de Viana, no Alentejo, e ainda o ofício de alferes-mor. Entre 1433-1437 foi, segundo o cronista Gomes Eanes de Zurara, a «maior pessoa» do reino do Algarve³².

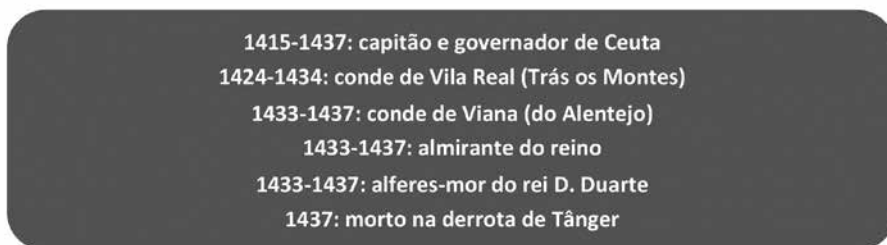


Figura 6 – Breve *curriculum vitae* de D. Pedro de Meneses

Análoga confluência de interesses entre o almirantado, o reino do Algarve e o Norte de África se pode observar no almirante Rui de Melo. Estando no almirantado

²⁸ MARQUES (A.), 1987, p. 494.

²⁹ GODINHO (V.), 1962, pp. 33-34.

³⁰ DINIS (A.), 1960-1974, vol. 1, nº 59.

³¹ DINIS (A.), 1960-1974, vol. 4, nº 79.

³² *Crónica de D. Pedro de Meneses*, capítulo 61 («os mouros da costa queriam armar para vir correr a costa do Algarve, da qual coisa o almirante, que era a maior pessoa daquele reino, logo foi avisado para dar aviso a toda a costa»). Veja-se sobre D. Pedro de Meneses FREIRE (A.), 1921-1930, vol. 1, pp. 125-126, vol. 3, pp. 263-264, CAMPOS (N.), 2004.

é fronteiro-mor do Algarve e participa nas campanhas de Arzila (1458) e da Serra de Benacofú (1464)³³.

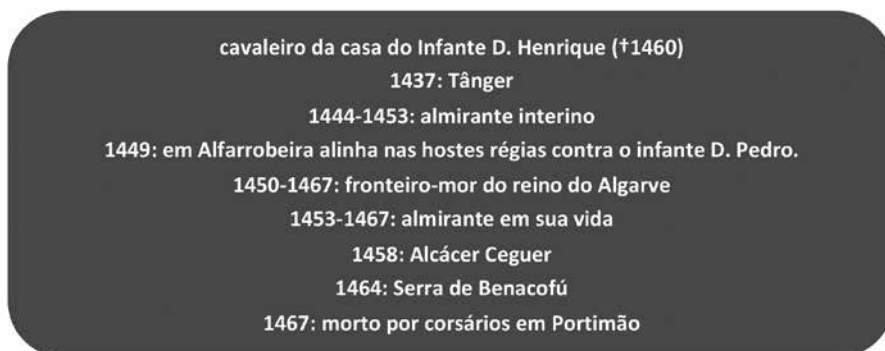
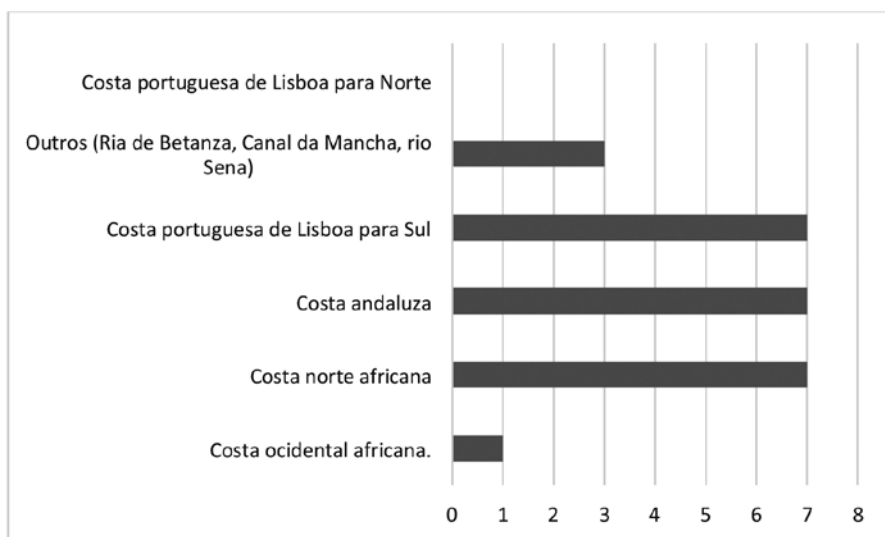


Figura 7 – Breve *curriculum vitae* de Rui de Melo

Outra forma de ilustrar os objetivos essencialmente mediterrânicos do almirantado medieval português é realizar uma simples distribuição das batalhas e combates da marinha portuguesa por zonas marítimas costeiras no período entre 1249 e 1453. Observamos de imediato a predominância do sul, quer consideremos a costa portuguesa, quer a andaluza, quer, ainda, a norte africana.



Fonte dos dados: MONTEIRO (S.), 2103.

Figura 8 - Distribuição das batalhas e combates da marinha portuguesa por zonas marítimas costeiras (1249-1453)

³³ Veja-se sobre Rui de Melo FREIRE (A.), 1921-1930, vol. 1, pp. 192-196, MORENO (H.), 1980, vol. 2, pp. 863-866.

Conclusão

No período em análise o almirantado português passou de um modelo de comando linhagístico e hereditário, vulnerável a acidentes biológicos ou políticos, para um modelo de nomeações ou provimentos pela coroa em vida. Se tal representou um aumento de controlo régio sobre a instituição, pode bem ter sido atenuado pela entrada da mesma nos circuitos de interesses da alta nobreza nacional.

Repetimos, talvez em excesso, que os objetivos estratégicos do almirantado português eram essencialmente mediterrânicos. Mas não exclusivamente. Tornemos à importância da posição marítima simultaneamente atlântica e mediterrânica do território nacional. Ela implica um conceito equilibrado de controlo da faixa marítima tanto a sul como a norte de Lisboa. E que a extensa faixa a norte ficou muitas vezes desprotegida provam-no as inúmeras investidas de corsários oriundos de portos ingleses, bretões, biscaínhos e galegos.

Referências

AZEVEDO, Pedro de, “Os reguengos da Estremadura na 1ª dinastia”, sep. da *Miscelânea de estudos em honra de Carolina Michaelis de Vasconcelos*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1930.

BARROS, Amândio Jorge Morais
1990: “A preparação das armadas no Portugal de finais da Idade Média”, *Revista da Faculdade de Letras. História*, Porto, 7, pp. 101-132.

BARROS, Henrique da Gama
1945-1954: *História da administração pública em Portugal nos séculos XII a XV*, ed. Torquato Brochado de Sousa Soares, Lisboa, Livraria Sá da Costa - Editora, 11 tomos.

CAMPOS, Nuno Silva
2004: *D. Pedro de Meneses e a construção da Casa de Vila Real (1415-1437)*, Lisboa, Edições Colibri – Centro Interdisciplinar de História, Culturas e Sociedades (CIDEHUS).

COELHO, José Ramos
1892: *Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo acerca das navegações e conquistas portuguesas publicadas por ordem do governo de Sua Magestade Fidelíssima ao celebrar-se a comemoração quadricentenária do Descobrimento da América*, Lisboa, Imprensa Nacional.

CUNHA, Rosalina da Silva
1954: “Subsídios para o estudo da marinha de guerra na primeira dinastia”, *Revista da Faculdade de Letras*, Lisboa, 20, pp. 53-122.

DINIS, António J. Dias (ed.)
1960-1974: *Monumenta Henricina*, Lisboa, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, Coimbra, 15 vols.

DUARTE, Luís Miguel
1991: “Crimes do mar e justiça da terra”, *Revista da Faculdade de Letras. História*, Porto, 8, pp. 43-73.
2003: “A marinha de guerra portuguesa”, in *Nova história militar de Portugal*, Lisboa, Círculo de Leitores, vol. 1, pp. 290-346.

FERREIRA, J. de Azevedo
1993: “Partidas (de Alfonso X)”, in *Dicionário da literatura medieval galega e portuguesa*, ed. Giulia Lanciani e Giuseppe Tavani, Lisboa, Caminho, s. v.

FREIRE, Anselmo Braamcamp
1921-1930: *Brasões da sala de Sintra*, 2ª ed., Coimbra, Imprensa da Universidade, 3 vols. (reimpressão da ed. fac-símile: Lisboa, Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1973).

GODINHO, Vitorino Magalhães
1962: *A economia dos descobrimentos henriquinos*, Lisboa, Livraria Sá da Costa.

MARQUES, A. H. de Oliveira
1987: *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*, Lisboa, Editorial Presença.

MARQUES, João Martins da Silva (ed.)
1944-1971: *Descobrimientos portugueses. Documentos para a sua história*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 3 vols.

MENESES, José de Vasconcellos e

1989: *Os marinheiros e o almirantado. Elementos para a história da marinha (séculos XII-XVI)*, Lisboa, Academia de Marinha.

MONTEIRO, Saturnino

2013: *Batalhas e combates da marinha portuguesa*, 3ª ed., ed. do autor.

MORENO, Humberto Baquero

1980: *A batalha de Alfarrobeira. Antecedentes e significado histórico*, Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, 2 vols.

1998: *História da marinha portuguesa. Homens, doutrinas e organização (1139-1414)*, Lisboa, Academia de Marinha.

NEMÉSIO, Vitorino

1961: *Almirantado e portos de «Quatrocentos»*, Lisboa.

Ordenações afonsinas, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1984 (fac-símile da ed. de 1792).

PESSANHA, José Benedito de Almeida

1900: *Notícia histórica dos almirantes Pessanhas e sua descendência dada no ano de 1900*, Lisboa, Imprensa de Libânio da Silva.

PIMENTA, Alfredo

1940: *A façanha de Martim Moniz*, Lisboa, Livraria Portugália.

RAU, Virgínia

1962: *Itinerários régios medievais. Elementos para o estudo da administração medieval portuguesa. I – Itinerário del-rei D. Dinis (1279-1325)*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura - Centro de Estudos Históricos.

ROSSI VAIRO, Giulia

2013: “O genovês micer Manuel Pessanha, almirante d’ el-rei D. Dinis”, *Medievalista [Em linha]*, Lisboa, 13, pp. 2-14.

SÁ, Aires de

1899-1900: *Frei Gonçalo Velho*, Lisboa, Imprensa Nacional, 2 vols.

SALDANHA, António Vasconcelos de

1988: *O almirante de Portugal: estatuto quatrocentista e quinhentista de um cargo medieval*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical.

Siete partidas (Las) del rey don Alfonso el Sabio, Madrid, Real Academia de la Historia, 1807, 3 tomos.

SOUSA, António Caetano de Sousa

1946-1954: *Provas da história genealógica da casa real portuguesa*, nova ed., Coimbra, Atlântida-Livraria Editora, 6 tomos.

TRAVERS TWISS

1871-1876: *The Black Book of the Admiralty*, Londres, 4 vols.

VIANA, Mário

2012: “O almirantado e a jurisdição sobre os homens do mar em Portugal na Idade Média”, in *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, pp. 313-344.

ZURARA, Gomes Eanes de

1997: *Crónica do conde D. Pedro de Meneses*, ed. Maria Teresa Brocardo, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian – Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica.

«NAVIOS GROSSOS, FORTES E BEM ARMADOS». A MARINHA PORTUGUESA NA PRIMEIRA DINASTIA. SUPORTE DE UMA INDEPENDÊNCIA?

José Varandas

É com «navios grossos, fortes e bem armados» que os homens que ajudaram a formar Portugal defendem, traçam e sustêm uma fronteira dinâmica – a do mar. A intenção desta comunicação é a de estabelecer um questionário sobre as origens e a consolidação da nossa marinha medieval. Como foi criada e qual a data da sua criação são questões cruciais, a que se juntam muitas outras. Mas não é o momento inicial o verdadeiro ponto de focagem. Este situa-se em 1223, com a subida ao trono do jovem rei Sancho II, onde procuramos perceber se a nossa dinâmica naval é uma existência, ou apenas uma versão de circunstância da marinha mercante, onde os navios são requisitados à «força» para transporte de homens, cavalos, engenhos de guerra e abastecimentos destinados a operações em terra firme ou, se para lá disso, as naves mercantes são «obrigadas» ao curso nas proximidades da costa, e por isso elementos fundamentais na proteção da coroa e do reino. Entre D. Sancho II e D. Fernando I observamos uma presença trepidante, constante, dinâmica da importância dos meios navais e dos seus homens nas variadas fontes que até nós chegaram. E sobre elas o questionário deve continuar. Que navios de guerra ali estão? Quais as regras para o combate? Em que circunstâncias se pode (se deve) fazer? Ou evitar? Que táticas se empregavam? E que nível de sucesso tinham? Que instrução e conhecimento tem o sistema de comando? Qual o nível de treino das equipagens? Ou o raio de ação dos meios navais? Representam os «navios grossos, fortes e bem armados» uma marinha de guerra liberta da sua «menoridade» face à guerra travada em terra? Ou a expressão de uma identidade própria, independente, suporte de um reino, muito antes da tomada de Ceuta em 1415?

Os finais do século XII e a primeira década da centúria seguinte são marcados pelas investidas no território mais ocidental da Península Ibérica pelo impressionante império Almóada, uma potência religiosa e militar, que nesta região, surgia formada para reorganizar e revigorar a presença muçulmana, sustendo a dinâmica militar dos reinos cristãos e procurando ganhar a iniciativa militar, reagindo desta forma ao crescente declínio da estrutura almorávida. Este movimento fundamentalista espalhou-se rapidamente sobre o território muçulmano, conquistando todo o Norte de África e dominando todas as terras da margem sul do Mediterrâneo até ao Egípto. A ocidente, e para norte, vastas forças militares desembarcavam em várias enseadas, baías e portos do território peninsular provocando o caos nessas regiões e obrigando as coroas ibéricas a uma postura defensiva.

A intensidade com que as forças almóadas ocuparam a partir do Sul e do Levante o território teve como primeiro objetivo a unificação do sistema de taifas num modelo político-militar que pudesse fazer frente aos cristãos. Cerca de trinta anos de atividade

militar constante, e muito agressiva, bastaram para formarem um poderoso califado que se estendia desde Santarém, no atual território português, até Trípoli, na moderna Líbia, incluindo todo o Norte de África e o sul da Península Ibérica.

Na história militar dos califas almóadas as duas grandes batalhas que decidiram o destino desta poderosa dinastia, e que marcaram definitivamente o desenrolar dos acontecimentos, as duas contra os cristãos peninsulares, Alarcos, em julho de 1195, e Las Navas de Tolosa, em julho de 1212, ajudaram durante muito tempo a fazer passar para segundo plano as dinâmicas marítimas e, em particular, a importância que as operações navais tiveram naqueles tempos.

O fator naval não nos parece ter sido menos importante na evolução histórica das regiões dominadas pelos Almóadas, mesmo que se tenha como adquirida a tendência de que os cristãos, italianos e catalães essencialmente, estivessem a tomar nas suas mãos o controlo do Mediterrâneo. Apesar dessa superioridade as frotas muçulmanas não deixaram, com efeito, de ter um papel preponderante para a política almóada nas questões mediterrânicas e no acesso à dimensão peninsular atlântica, sobretudo desde o fim do reinado do Califa Abd al-Um'min (1130-1163) até por volta da batalha de Las Navas de Tolosa, sob o reinado de Muhammad al-Nâsir (1199-1213).

E fazemos aqui destacar dois aspetos fundamentais da política marítima almóada. De uma parte, as grandes expedições muçulmanas sobre as zonas costeiras peninsulares e do Magrebe, que foram levadas a cabo em conjunto por forças navais e por unidades terrestres, estando sempre na frota o desempenho de um papel estratégico essencial, como no caso do cerco de Mahdia, em 1160. Esta utilização muito frequente de navios explica-se pelas necessidades de controlar uma frente marítima muito extensa, que compreendia o al-Andaluz e o Magrebe até Trípoli. O mar era, afinal, a principal fronteira do império, tornando as opções militares dos almóadas muito diferentes daquelas que se apresentaram aos anteriores líderes almorávidas. Um outro aspeto, podemos observá-lo, é o da importância estratégica que o Atlântico tem para esta nova dinastia logo desde o início. Aproveitando uma experiência marítima islâmica bem consolidada e muito capaz, os almóadas ergueram por toda a costa oeste de Marrocos infraestruturas marítimas que lhes permitiram lançar expedições militares de grande envergadura e a longa distância, bem como viagens exploratórias para o interior das águas atlânticas. Mas estavam conscientes de que nessas latitudes existia, latente e alerta, um perigo constante: navios portugueses.

De 1128 a 1147 as forças almóadas concentraram-se na luta contra as tribos do deserto (Sanhâjas) e os Masmûdas do Atlas, acabando por controlar os dois grandes maciços – Atlas e Rif – a que se seguiu o domínio total das planícies marroquinas depois da eliminação do chefe mercenário cristão, Reverter, em 1144. A partir daqui as operações militares caíram sobre a região oriental, onde as cidades de Mahdia e Djerba, ocupadas por normandos, impediam um controlo definitivo. Depois do ano de 1147 as expedições sobre o Magrebe central e ocidental e para o al-Andaluz definem um novo modelo com a necessidade de utilizar conjuntamente o exército e as forças navais. Logo nesse ano, o mesmo da conquista de Lisboa por Afonso Henriques e uma força naval de cruzados, o general Barrâz ibn Muhammad al-Masûfi, consegue tomar Sevilha com o apoio de uma frota. Em 1148-49, confrontados com revoltas nas cidades de Ceuta, Meknès e Sijil-

massa, os almóadas só as conseguem reprimir graças aos navios de Ali ibn Maymún, que controlam Tânger e realizam um desembarque arrasador em Ceuta. Em 1157 a conquista da cidade de Almeria mobiliza todas as forças terrestres almóadas na Península a que se junta a frota de Ceuta.

Em 1175 os olhos dos líderes almóadas voltam-se para as regiões dominadas pelos portugueses e uma frota comandada por membros do clã dos Banû Mardanish evolui no estuário do Tejo sofrendo, contudo, uma pesada derrota. Mas, a partir de 1179 começa uma ofensiva sistemática visando a recuperação para o Islão almóada do Alentejo. A Captura cristã de Beja, em 1178, e os avanços leoneses na região de Cáceres ameaçavam todo o dispositivo de Badajoz tornando muito vulnerável a região de Sevilha. Desenvolve-se um intenso processo militar, com várias campanhas de grande impacto, que terminam com o desastre almóada em Santarém. Mas, uma constante deve ser destacada. As movimentações militares muçulmanas foram sempre acompanhadas por expedições navais a média e a longa distância, afetando toda a costa ocidental da Península.

Por esses tempos, de 1179 a 1182, vários confrontos navais opuseram a frota de Sevilha aos navios portugueses. Em 1179-1180, uma frota muçulmana comandada por Abd ibn Jâmi ataca Lisboa, mas retira-se com algumas baixas. Reagem os portugueses e um ano depois, em 1181, o almirante português derrota ao largo do cabo Espichel outra força naval almóada que vinha, de novo, assaltar Lisboa. O mesmo líder naval português tinha conseguido no ano anterior penetrar no espaço portuário de Ceuta e aí afundar vários navios inimigos. Os anos seguintes, de 1181 e de 1182, correm bem aos Almóadas, que prevalecem no mar derrotando forças portuguesas e, em 1182, D. Fuas perde a vida numa nova tentativa contra Ceuta. As expedições navais sucedem-se, de parte a parte, sobre os portos inimigos de Ceuta e de Lisboa, como podemos observar neste pequeno excerto que até nós chegou pela pena, bastante exagerada, de Randulfo de Diceto, um cronista inglês:

“Galeras almóadas chegaram em grande número a Lisboa e, entre elas, vinha um dromon, que transportava uma máquina que colocava os sarracenos nas muralhas da cidade. Mas pela graça de Deus, um homem mergulhou sob o dromon conseguindo abrir-lhe um rombo e afundá-lo. Depois içou a máquina para a muralha onde a pendurou. Na manhã seguinte os sarracenos vendo o seu projeto frustrado abandonaram o cerco, fazendo prisioneiros e levando com eles todos os cristãos a que puderam deitar a mão fora das muralhas.”

Ficam ainda muitas interrogações, mas parece evidente que os Almóadas fizeram um esforço sem precedentes para integrar os espaços marítimos na sua organização militar e no seu pensamento estratégico. No contexto da sua dinâmica ofensiva a intervenção das suas frotas foi, quase sempre, bem-sucedida. Os Almóadas preocupavam-se em defender os espaços marítimos, provavelmente porque conheciam bem as capacidades das marinhas cristãs e o perigo que representavam sobre a hegemonia sarracena. Números tratados de comércio assinados com italianos, genoveses sobretudo, mostram a vantagem que estes cristãos começavam a ter, a isto juntavam-se os ataques navais a Ceuta na segunda metade do século XII, revelando a importância que esta cidade e o seu porto tinham no controlo das rotas e acessos que a entrada no Golfo das Éguas representava

para os dois blocos em guerra. Os muçulmanos tomavam a guerra no mar como um elemento decisivo para o seu pensamento estratégico. Sabiam bem, pelos vistos, que pelo mar podiam vir muitos problemas.

A força naval era uma componente essencial da estratégia dos Almóadas. Garantir uma travessia fácil do estreito de Gibraltar era uma condição essencial para a manutenção da sua coerência e capacidade imperial. A sua maneira de combater em terra exigia concentrações maciças de tropas. O recurso à frota procurava resolver os problemas logísticos e também a lentidão de movimentos que grandes destacamentos implicavam. De facto, as campanhas dos Almóadas desenrolavam-se em teatros de operações muito distantes: do Gharb ao Levante, das Baleares ao Rif, da Meseta à Tunísia e à Líbia. As frotas Almóadas, que podiam chegar a grandes números, entre 100 a 400 navios, tinham como função primordial o transporte de tropas e de suprimentos variados. Todas as grandes expedições contra Portugal – 1184, 1190 e 1191 – envolveram a coordenação de forças terrestres e navais. A capacidade estratégica destas esquadras era de tal forma reconhecida que, em 1190, o próprio Saladino enviou um embaixador pedindo a Yacub al-Mansûr que lhe dispensasse uma frota para bloquear a Palestina de forma a impedir o desembarque dos cruzados. O califa, contudo, recusou porque preparava nesse ano uma campanha naval e terrestre contra Alcácer do Sal e Silves.

Quando, em junho de 1189, um grupo de cruzados apoiado pela jovem marinha portuguesa, propôs a D. Sancho I um ataque sobre Silves, era o Algarve, protegido pelas serras que se erguiam no sul das planícies alentejanas, constantemente devastadas por incursões muçulmanas. Esta conjuntura estratégica era agravada por uma aliança entre o reino de Leão e os Almóadas, que já tinha tido efeitos nefastos sobre o nosso sistema militar quando, em 1169 uma forte expedição berbere e a hoste régia de Fernando II de Leão cercara e derrotara as forças de D. Afonso Henriques que sitiavam Badajoz. Após as tréguas de 1173 e 1178 as operações militares portuguesas tomaram um novo objetivo estratégico: Sevilha. A capital Almóada, a cidade mais rica de toda a Península Ibérica, era cobiçada pelos três reinos cristãos (Castela, Leão e Portugal). Apesar do Tratado de Sahagún, de 1158) que reservava para Castela a captura de Sevilha, o reino português começou a dirigir os seus fossados para o Guadalquivir, na direção daquela cidade. A primeira operação militar de grande envergadura é uma imponente cavalgada com mais de dois milhares de cavaleiros segundo a Crónica de 1419, que o infante Sancho de Portugal comandou, em 1178, sobre Triana, nos arredores de Sevilha. Sucodem-se outras correrias sobre posições muçulmanas que procuravam desarticular sistemas de comunicações, armazenamento de víveres e armas e condicionando os movimentos ofensivos da cavalaria almóada.

Mas, do lado muçulmano alinhava-se uma estratégia ameaçadora. Era evidente que o poderio militar português se concentrava nas cidades próximas do rio Tejo, sobretudo em Lisboa e Santarém, com o apoio dos quais se mantinham os postos avançados de Alcácer e de Évora. Por isso de Sevilha surgiam em contínuo cavalgadas que assolavam a fronteira e o interland português. Também as terras costeiras entre a foz do Sado e as serras algarvias assistiam, também, a uma guerra de fronteira intensa. Inquieto com as incursões, algumas navais, sobre estas terras, D. Sancho I confiou à Ordem de Santiago a

defesa e proteção destes espaços, atribuindo-lhe importantes fortalezas e maiores doações em terras e dinheiro.

É, neste contexto, que o último terço do século XII assiste, pela primeira vez, a um confronto entre dois poderes centrados na costa atlântica. A oposição entre os dois reinos acabou por transformar o mar numa fronteira, com incursões sazonais rápidas e surpreendentes, procurando o saque e o desgaste do inimigo e evitando os confrontos decisivos. Tal como em terra, a batalha era um acontecimento excepcional que os contendores nem sempre arriscavam e que apenas tinha lugar quando duas esquadras se encontravam casualmente. Quando inevitável o combate fazia-se por abordagem depois de uma troca de setas ou, por parte dos sarracenos, o lançamento de projéteis incendiários. A partir de 1179, a “esquadra de Lisboa” como lhe chama o cronista muçulmano Ibn Idari, protagoniza uma série de incursões contra várias cidades muçulmanas. O Algarve e a costa norte-africana, em particular Ceuta, constituíam os alvos dos navios portugueses. Da cidade do Gualdquivir, importante base naval, saíam dos seus estaleiros, que reforçados por navios de Ceuta, fustigavam o litoral português. Neste amplo cenário de confronto, os Almóadas contavam com as suas armadas para secundar as campanhas terrestres que tentavam debilitar e conquistar o reino português.

Apesar de as fontes portuguesas não serem bem explícitas, é certo que em julho de 1189, quando chegaram as esquadras do norte da Europa a Lisboa, D. Sancho I estava a preparar uma expedição contra os muçulmanos. Seria, provavelmente, um ataque coordenado com Afonso VIII de Castela, que se preparava para atacar Reina, a norte de Sevilha. Foi muito breve o tempo que levou Sancho de Portugal a reunir homens, máquinas de cerco, bagagens e navios necessários para a expedição negociada com os cruzados. É neste contexto, contando com uma frota internacional que, provavelmente quintuplicava os meios de guerra existentes, que se desenhou a hipótese de um ataque à bem defendida cidade de Silves, no Algarve. A tudo isto juntava-se a vontade dos cruzados para o saque e o apoio dos chefes navais de Lisboa, bem como os recentes êxitos de uma frota dinamarquesa sobre a costa algarvia. D. Sancho I percebeu que o ataque naval a Silves era a única maneira de poder utilizar as forças cruzadas que não queriam envolver-se em longas incursões terrestres. Acreditava que, talvez capturada a cidade, conseguiria dos nórdicos apoio para novos ataques em solo andaluz.

Também, pelo Outono de 1188, al-Mansûr voltava para Marrocos coberto de glória e de espólio capturado depois de dois anos de campanhas vitoriosas. Por ali se preparava uma grande expedição para o ano seguinte. Em Lisboa sabia-se que navios e forças de desembarque se concentravam nos portos africanos e era muito possível que o objetivo berbere fosse o reino de Portugal.

Ao correr do ano de 1238 e após várias investidas no Alentejo, D. Sancho II coordena uma ofensiva sobre a região entre Mértola e Aiamonte, que conquista acabando por dominar o curso inferior do Guadiana. No assalto a Mértola terão sido usadas embarcações para transportar homens e material pelo Guadiana acima, ao mesmo tempo que alguns navios teriam por missão o bloqueio da barra contra a aproximação de reforços muçulmanos.

Sete anos depois o reinado de D. Sancho II passará a ser conhecido pela sua instabilidade, e por isso impressiona observarmos como o processo de aquisição de novas periferias, novas zonas de marca, novas áreas de crescimento, no Sul, contrasta com o nervosismo apontado para sempre a este rei. O processo de aquisição territorial estabilizou-se rapidamente. Em 1249, um ano depois da morte de Sancho, consuma-se a conquista do Segundo Reino, feito que encerra, pelo menos neste século, o processo expansionista. A ocupação do Sul islâmico é feita de forma consolidada e coerente, coordenada com os reinos vizinhos, marcada por ritmos e compassos bem escalonados. Avanço, recuos e paragens, que observados à distância parecem apresentar um rigor quase matemático. As praças islâmicas esgotadas pelo feroz domínio almóada e agora conformadas na degradação política e militar das terceiras Taifas, são paralisadas, flanqueadas, perdem o contacto com os centros reordenadores e redistribuidores, quer de abastecimentos, quer de liderança, e entregues a si próprias quebram e abrem as portas a outro modelo de poder.

Este cenário de estabilidade e intencionalidade militar não é novidade para as ordens Militares. Elas funcionam assim, numa lógica de avanço consolidada e, quando se afirma que, por exemplo, Mértola opôs às forças de D. Paio Peres Correia uma feroz resistência, que terá levado o mestre espatário a retirar, e optar por conquistar pequenos núcleos fronteiriços e pequenos castelos ao seu redor, provavelmente está-se a sobrevalorizar as possibilidades daquela fortaleza do Guadiana e a subestimar o modelo de campanha que os cavaleiros de Santiago seguiam. Método, agressividade, velocidade e surpresa. Eram estes quatro valores, que os freires militares, às ordens de Paio Peres Correia, aprendiam no castelo e comenda de Alcácer. A estratégia e o plano tático, congeminados pelo Mestre de Santiago D. Paio Peres Correia, espantava pela sua simplicidade: a partir de Alcácer os cavaleiros de Santiago penetrariam no interior do Alentejo, em diagonal, tomando Aljustrel, localizada a sudeste, de onde rodeariam as serranias¹, fixando os Sarracenos e atacando-os pela retaguarda, caindo depois em cima de Mértola, onde se esperava resistência, e quebrando o ferrolho do Guadiana, impedindo que esta fortaleza recebesse reforços e suprimentos quer por via terrestre², quer por via marítima.

Num golpe de vassoura, Paio Peres e os seus homens varriam as guarnições muçulmanas, do Atlântico ao Guadiana, guardando a planície e tomando as passagens daquele rio, ligando-se, assim às hostes leonesas. Restava aos muçulmanos das praças que ficavam para trás, resistirem aí, isolados e sem abastecimentos, passarem o Guadiana antes dos cavaleiros de Santiago ou, fugirem para Sul, pelos carreiros da serra algarvia.

Plano simples que o rei conhece, como podemos constatar pelo apoio em forma de privilégios e rendas concedidos a D. Paio e à Ordem de Santiago, bem como um conjunto de castelos nucleares na defesa do Alentejo e do corredor oriental algarvio. Mas o conhecimento do rei é bem mais profundo. O assalto ao «ferrolho» do Guadiana, que

¹ Sierra de Tentudia.

² Todos os caminhos estavam controlados por homens de Martim Anes do Vinhal, o responsável pela colocação do dispositivo para o assalto final a Mértola. Os castelos ao redor de Mértola, já nas mãos dos cristãos eram os responsáveis por esta operação de bloqueio. Sobre este aspeto veja-se, GARCIA, João Carlos, “Alfajar de Pena. Reconquista e povoamento no Andévalo no século XII”, *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, Porto: INIC, 1989, vol. III, p. 910.

era Mértola, pressupunha que nenhum reforço poderia ser enviado rio acima, ou pelo leito, ou pelos carreiros que correm pela margem ocidental e que saem de Aiamonte. Na mesma altura em que o primo de D. Paio Peres, Martim Anes do Vinhal, dispõe os seus efetivos e prepara o assalto final a partir da Torre de Oeiras, esperando apanhar os defensores de surpresa, uma operação combinada entre a hoste de guerra do rei e a sua frota punham cerco a Aiamonte, que acabam por dominar e conquistar, deixando aí pesada defesa. Sem auxílio, Mértola acaba por tombar, e abrir todo o dispositivo de defesa do Guadiana. Faltava Alfajar de Pena, castelo alcantilado que controlava as passagens entre Aiamonte, Mértola e o acesso à planície, e que as forças espatárias libertas do assédio a Mértola se apressam a tomar.

Terminou aqui a participação do rei nos confrontos com os muçulmanos do Sul, o que causou algumas dificuldades a D. Paio e aos espatários, que sem o apoio da frota real e da sua hoste bem equipada, não tinham meios de correr pela planície andaluza para tomar Huelva, Gibraléon e Saltes, abrindo o flanco sevilhano. Sem os barcos do rei a executar o mesmo dispositivo que empregaram em Aiamonte, os espatários não se podiam mover. E desde 1238 os corredores do Guadiana deixam de servir para aceder ao sul e a Sevilha. Voltam-se os espatários para o interior algarvio e para os seus portos atlânticos, agora que esses castelos estão sem comunicações com a grande taifa.

Nenhuma destas ações, nenhuma destas conquistas, estava fora do conhecimento do monarca, que pelo contrário rapidamente as secundava. Hospital, Avis e Santiago, logo recebiam cartas de doação de vilas, castelos e padroados régios de igrejas. Estas doações subscrevem por inteiro o que dissemos sobre a existência de uma estratégia do poder central, que não é invenção de Sancho II, vem de trás, relacionada com a aquisição de novos espaços. Doações como as Mértola, Serpa, Aljustrel e tantas outras terras, visavam em primeiro lugar a consolidação das novas periferias e a preparação para o segundo nível de intervenção, o do desenvolvimento, para o qual estas ordens militares estavam bem preparadas.

O reino integra nos seus limites uma vasta área islamizada, cujos modelos administrativos e organizativos são distintos dos do Norte. Os modelos culturais predominantes acercam-se, aí, dos mediterrânicos e são áreas caracterizadas por uma forte presença urbana, com dinâmicas próprias e cuja relação com a região envolvente pressupõe a existência de hierarquias funcionais, cujos modelos se aproximam da relação Centro-Periferias.

As conquistas portuguesas isolam o reino mouro do Algarve, possibilitando o acesso a toda a região levantina. As forças régias iniciam uma intensa pressão sobre os corredores de passagem que nas serras dão acesso ao território algarvio. Assim forças cristãs assediam Castro Marim, Cacela e Tavira, que precisam de conquistar, sobretudo se o alvo principal é a cabeça do reino muçulmano, Silves. Aqui as operações militares terrestres vão ser intensas, mantendo um padrão muito familiar a esta tipologia de conflitos, mas a forte cidade de Silves parece impossível de tombar nas mãos das rijas unidades da cavalaria vilá, régia e das Ordens militares.

É necessária uma estratégia que envolva capacidade mais pesada de fazer chegar efetivos em maior número ao local, com muito mais meios logísticos e preparada para

cercar a cidade. É preciso utilizar meios navais. Toda a operação é desenhada numa imensa envolvente destinada a bloquear toda a capacidade operacional terrestre muçulmana, e com isso impedir, também, que recebam auxílio por mar. O plano operacional entende que toda a costa sul desde o rio Guadiana até ao cabo de São Vicente tem de ser controlado. A Esquadra régia (chamemos-lhe assim) recebe esta missão. E, assim ficou nas narrativas posteriores sobre esta guerra contra os mouros, a memória do importante desempenho que naquelas águas os navios portugueses tiveram. A importância de utilização de meios navios pela coroa portuguesa fica bem evidente quando numa das suas bulas de cruzada o papa Gregório IX exorta os cristãos em Portugal a combater o inimigo da cruz por terra e por mar³. Muito pouco sabemos sobre os meios navais empregues, mas, muito provavelmente, seria uma frota de navios de variada tipologia, mas onde devia sobressair uma armada composta por galés⁴. Estes navios, provavelmente de diferentes tamanhos, teriam como missões fundamentais à interdição do espaço marítimo a possíveis reforços inimigos e a apoiar futuros desembarques e assaltos às muralhas e torres da cidade. Outros navios, de outras formas e capacidades, comporiam a frota e abasteciam-na, bem como às forças terrestres⁵.

O processo conduzido na cúria papal e que irá levar à destituição do monarca, e à consequente curta mas violenta guerra civil, têm numa das suas consequências a travagem na dinâmica de conquista das terras algarvias aos sarracenos. Só com o reino pacificado e, mais ou menos, dez anos depois, as campanhas no Sul voltam a tomar vigor. Será D. Afonso III a colher os frutos das operações militares dirigidas pelo seu irmão. Sob a sua espada o Segundo Reino tombará nas mãos dos cristãos, reatando a coroa e as Ordens Militares, os mesmos processos de guerra. E, inevitavelmente, as operações marítimas continuam a revelar-se cruciais. Em 1249, e depois de intensas operações navais, anfíbias e terrestres, outra importante praça sarracena cai em mãos portuguesas. É a cidade de Faro, aqui notabilizada pelo cronista Rui de Pina, que ao enumerar os feitos de guerra de um rei que precisava de se legitimar no trono, nos assegura que a cidade e o seu hisn

³ Bula “Cum Carissimus in Christo”, de Gregório IX (Documento nº 50, 18 de Fevereiro de 1241), *Monumenta Henricina*, 1º vol., Coimbra: Comissão executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960, pp. 77-78; ANTT., Bulas, caixa 27, maço 68-A. ANTT., Bulas, maço 36, nº 77. ANTT, Livro das Ilhas, fl. 121.

⁴ Desde D. Sancho I que não são incomuns as referências a este tipo de navio de guerra e à sua construção. Por exemplo, um documento de 1237 menciona a expressão *palatium navigatorum regis* numa muito provável referência à existência de taracenas reais, que vinham aliás de uma longa tradição islâmica em portos como o de Lisboa. Junta-se a esta informação a conhecida referência sobre o fato de que cada vez que uma galé era armada, ser cobrado aos judeus o foro de uma âncora e um calavre de 60 braças (“Inquirição secreta sobre o foro que deviam pagar os judeus sempre que fossem lançadas ao mar galés do Rei”, documento 51, 1279-1325, Descobrimientos Portugueses, vol. I, p. 46, Chancª D. Dinis, 1º1, fl. 141, 2ª col.).

⁵ Informação esclarecedora sobre estes navios de vela destinados ao abastecimento da campanha decorre do que nos diz Rui de Pina sobre um concelho que D. Paio Peres Correia terá recebido de um mercador que naquelas águas fazia comércio com mouros e cristãos, chamado Garcia Rodrigues, aquando da conquista de Tavira (Ruy de Pina, *Cronicha do Muito Alto e Muito Esclarecido Príncipe D. Affonso III, Quinto Rey de Portugal*, segundo o manuscrito da Torre do Tombo, prefácio e notas de Miguel Lopes Ferreyra, Lisboa, Lisboa Occidental, Officina Ferreyrana, 1728, p. 10).

se rendem por causa, sobretudo, de um intenso, forte e cerrado bloqueio naval feito pela esquadra do reino⁶.

Os feitos dos portugueses nos tempos de D. Afonso III não são suficientes para tomar posse jurídica e política do território. A presença militar é nacional, mas a autoridade é de Castela, é do rei D. Afonso X, o Sábio. Três anos depois do bloqueio de Faro pelas naves portuguesas um acordo, em 1253, com o rei de Castela decidirá a sorte do Algarve. Passará para a tutela do soberano português, que ali será monarca. Todos os preceitos serão definitivamente ratificados, quarenta e cinco anos depois, sobretudo o limite oriental do reino definido pela margem ocidental do Guadiana, no Tratado de Alcanises. Portugal constituía um segundo reino e os castelhanos podiam voltar os olhos para o Levante e para o Sul, lançando as suas forças sobre as regiões de Huelva e de Cádiz. Por esta altura, estamos nos anos sessenta do século XIII (1262) portugueses e castelhanos já se tinham habituado a apoiar o seu modelo estratégico com recurso à presença nas costas do sul peninsular de fortes meios navais. E, por isso não se estranha observar o cada vez maior protagonismo que a coroa de Castela terá nas dinâmicas navais do Estreito de Gibraltar e nas costas do reino de Granada.

Abdicar do Algarve representa para Castela, numa perspetiva muito portuguesa, o abandonar da sua fronteira terrestre ocidental e, naturalmente, deixar cair os enormes investimentos que uma marinha dedicada a proteger todo o litoral algarvio acarretaria à sua arca de guerra. Essa é uma missão para os portugueses, que ali se implantavam e, naturalmente, ocupavam e adaptavam, estruturas portuárias, estaleiros e arsenais. O abandono das águas atlânticas para Castela pode não ter sido apenas uma opção estratégica continental. As esquadras portuguesas com presença constante na região, bem abastecidas e guarnecidas, com bons pontos de apoio e habituadas aos combates navais, terão sido fator de apreensão para os estrategas castelhanos.

A questão naval emerge sempre que nos aproximamos do esforço de guerra que os monarcas ibéricos por estes tempos desenvolvem. Por certo que hoje a guerra no mar é um tema recorrente nos vários estudos académicos e nos modernos meios de divulgação e comunicação. Muitos recontros no mar são amplamente conhecidos, quer nos seus modelos táticos, como nos seus recursos tecnológicos e nos armamentos empregues. Da batalha de Salamina aos acontecimentos de Lepanto ou à intensa refrega de Trafalgar, os acontecimentos são bem conhecidos graças à abundante bibliografia e aos estudos que se inspiraram naqueles acontecimentos navais. E é, também, inegável que a guerra terrestre foi uma das pedras angulares das sociedades medievais. Coube à narração desses conflitos a dimensão mais relevante das observações retidas para a posteridade pelos mais importantes cronistas dos reinos europeus.

⁶ Afirma o cronista que D. Afonso III “Mandou sua frota de navios grossos estar no maar e alli ordenou que no canal do rio se atravesassem outros Navios fortes, e bem armados, e forrados de couros da banda do maar, por tal, que se por cazo algumas Guales de Mouros viessem côtrayras, e entrassem no rio, que ellas com fogo, ou com outros engenhos nom denifiquassem os Navios dos Christãos, e desta maneyra ho lugar ficou cerquado em torno por maar, e por terra, pelo qual vendo os Mouros que o maar onde tinham ho ponto principal de sua salvação, e socorro era de todo empedido e atalhado”. Ruy de Pina, *Cronica do Muito Alto e Muito Esclarecido Príncipe D. Affonso III*, pp. 22-23.

A guerra em terra assumia um papel determinante nos destinos das nações, remetendo os conflitos navais para uma dimensão acessória, quase sempre revestida por informações desconexas, não completas e de uma complexidade desconcertante no seu estudo⁷. A questão naval, sobretudo quando observada à luz da historiografia dos séculos XIX e XX, definhava no seu valor estratégico para os tempos medievais. Apesar da enorme importância que as marinhas de épocas posteriores tiveram, parece que durante a Idade Média elas eram escassamente atendidas, especialmente quando comparadas àquelas recebidas pelas forças terrestres.

Como acontece no caso de Portugal, de Castela, ou de Aragão, a maioria dos soberanos europeus parece não dar muita importância à guerra no mar, pelo menos até aos finais da Idade Média. Toda a importância sobre os sistemas navais e a guerra no mar resvala para outro complexo geográfico: o do Mediterrâneo oriental, onde as marinhas de Bizâncio e das chamadas repúblicas italianas Pisa, Gênova e Veneza, se sublinham como elementos importantes para a definição da supremacia política⁸. O mar e o seu domínio parecem ganhar ali toda a expressão, ao contrário das dinâmicas apontadas para o Ocidente. Será assim?

Voltemos ao Sul. Sobre Castela, em 1265 os mouros reagem e realizam uma forte incursão nos territórios dominados pelos cristãos. D. Afonso III resolve auxiliar as forças castelhanas enviando uma forte hoste de guerra e uma grande frota, buscando assim reforçar o dispositivo cristão terrestre, enquanto que por mar a força naval portuguesa procurava rodear e criar novas frentes de ação nos flancos e na retaguarda inimiga. Por esta altura alguns dos navios de guerra nacionais, muito provavelmente as rápidas e robustas galés, desencadearam um conjunto de raids rápidos e violentos sobre as costas e linhas de navegação próximas de Ceuta. Estes assaltos e ações depredatórias, ainda hoje não muito bem explicados, parece terem neutralizado grande parte da capacidade magrebina de vir em auxílio dos exércitos granadinos.

A marinha portuguesa (porque não já chamá-la assim) desenvolve um outro (alguns dizem novo) tipo de especificidade militar: ações expedicionárias associadas a verdadeiras missões de busca, fixação e destruição dos meios navais inimigos. Mas decorre outro objetivo estratégico. A capacidade naval portuguesa acentua um modelo estratégico já muito bem definido no processo continental – o da defesa em profundidade. Os nossos navios impedem que o Islão se desloque sobre a costa atlântica da Península Ibérica. E, com as suas missões, a marinha reforça e dá vantagem negocial à parte portuguesa. Afinal o Algarve está em questão⁹. E, para um projeto continuado de independência, este território, com os seus portos, cidades, recursos humanos e acessos marítimos à zona do Estreito e ao Norte de África, é fundamental que alguns – e têm de ser os do mar – olhem

⁷ BORDEJÉ MORENCOS, F., “La Edad Media. Los años oscuros del poder naval (Primera parte)”, *Revista de Historia Naval*, 40, 1993, p. 81.

⁸ CASSON, L., *The Ancient Mariners. Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times*, New York: Macmillan, 1959, pp. 213 e 243.

⁹ Numa carta datada de 16 de Fevereiro de 1267, D. Afonso X entrega definitivamente ao rei de Portugal e aos seus descendentes o Reino do Algarve, argumentando que o faria, entre outras razões “por la ayuda que nos fiziestes en nuestra guerra por mar e por terra” (G.T.T., 3485-XV, 15-369).

para o Estreito de Gibraltar. Será o domínio daquelas águas apenas uma questão para a geopolítica do século XV? Parece-nos que não.

Alguns são os indícios de uma marinha portuguesa desde D. Afonso Henriques, mas são escassos, frágeis, não permitindo observar com mais clareza processos e contextos. As forças navais, estão em embrião, os recursos são escassos, as suas missões, embora existentes, têm um cariz temporário, a organização não transparece em clareza, e ficam mais visíveis as várias requisições de embarcações de mercadores e o aproveitamento das frotas dos cruzados que vão descendo a costa atlântica. Mas existe um constante processo militar, onde a guerra se trava no mar, numa expectativa de manter poderosos inimigos longe das nossas praias e enseadas. Para isso é necessário que o reino assuma outras capacidades militares, uma nova associação de elementos estratégicos, onde a disponibilidade de forças navais, agrupadas e organizadas, possam contribuir para garantir a integridade do território nacional. Combater no mar torna-se necessário – sempre o foi, afinal – para defender, mas também, para fixar o inimigo que a sul ainda permanece no território.

A tradicional caracterização dos sistemas navais portugueses enquanto processo de génese radica quase sempre nos resultados que a intensidade de observação científica do fenómeno da Expansão marítima trouxe. A génese e desenvolvimento de uma Marinha portuguesa em contexto medieval, desde os inícios do processo de reconquista e de afirmação do primeiro monarca, tem sido deixada para um plano menos definido, um reflexo difuso e baço, que desagua, grosso modo, no ano de 1317 e no notório contrato que a coroa estabelece com o genovês Manuel Pessanha. Tudo passa a fazer sentido. Tudo é claro.

A coroa inicia um processo estrutural novo, um pensamento naval estratégico de raiz, um novo axioma e um mundo de novas definições. Mas existem questões a colocar. Como vimos antes Portugal está, logo na sua primeira hora, dependente de frotas, navios, meios anfíbios. Necessita de complementar as fortes defesas terrestres com pontos de apoio fixos no litoral garantidos por meios navais que impeçam que a linha de costa seja uma fragilidade estratégica. E existem inimigos. E estão bem equipados.

Por isso já existem meios. Já existem navios com capacidades para combater no mar ou apoiar missões de desembarque. Mas quais são? Como eram? Que tipologias apresentava? Que sistemas táticos? Que armamento defensivo e ofensivo possuíam? Como se combate a bordo? Estas são muitas das questões para as quais as respostas se encontram em futuros programas universitários de investigação, associados a uma dinâmica interdisciplinar.

Voltemos ao nosso assunto. O cenário geográfico do continente europeu determinou em grande medida o desenvolvimento dos navios que navegariam pelos mares durante os tempos medievais. Assim, descobrimos que na área do Mediterrâneo, a relativa calma das águas e a previsibilidade das correntes significaram uma melhoria maior das embarcações propulsionadas principalmente por remos, dos quais o mais característico era a galé. Na zona atlântica, a variabilidade dos ventos e das correntes, assim como a rudeza característica das águas oceânicas, levaram a um maior desenvolvimento dos navios redondos, impulsionados exclusivamente pelas velas, mas mantendo como paradigmas militares durante muito tempo outras naves de guerra propulsionadas a remo, mas muito diferentes (em todos os aspetos) das tradicionais galés mediterrânicas.

A dualidade entre o Norte e o Sul definiu os dois principais tipos de embarcações que seriam usadas durante a Idade Média. Os navios desenvolvidos no Mediterrâneo bebiam principalmente da tradição construtiva romana, materializada na liburna, que mais tarde seria adotada e aperfeiçoada pelos bizantinos, dando origem à criação do dromon. Essa evolução levou ao surgimento de um tipo de navio muito usado nos conflitos medievais: a galera. Este tipo de barco foi caracterizado por ser alongado, com cerca de 30 a 40 metros de comprimento e estreito, entre 4 e 6 metros de largura. As suas características de perfil baixo e hidrodinâmicas completavam-se com o uso da potência fornecida pelos remos, para alcançar velocidade e poder de choque. O governo deste tipo de navios decorria por meio de dois lemes laterais, que a partir do século XV serão substituídos por um único leme de cadaste, que já se estendia a outros tipos de embarcações de média e grande dimensão. Uma outra classe de navios característicos da Europa medieval tardia é a dos navios de tipo redondo.

Dentro desta denominação encontramos vários tipos de embarcações, dentre as quais se destacam a nau e a coga, entre outros. Estes navios versáteis, de clara vocação comercial, apresentavam grande calado, o que lhes dava um volume considerável que resultava numa maior capacidade de carga. A sua forma era arredondada e muito robusta, e todo o design destas embarcações respondia muito bem às exigências do Oceano. Aqui incluem-se as naus, embarcações muito comuns na Europa medieval. São de alto bordo e as suas tipologias são variadas, em particular nas dimensões e nos sistemas de propulsão por vela, apresentam um grande calado, com capacidades de carga que oscilam entre os 80 a 1000 tonéis; apresentam, muitas (como se pode ver na iconografia que até nós chegou) castelos à popa e proa, bem integrados no casco. De uso muito variado, serviam para o comércio a média e longa distância, e como excelentes transportadores de recursos militares. A sua boa capacidade de carga permitia nelas transportar muitas dezenas de militares e animais (de combate, carga e alimento) e, sobretudo, todo o tipo de mantimentos, sobresselentes e munições em grandes quantidades.

Entre os séculos XII e XIV nas regiões do Canal da Mancha e Mar do Norte, as batalhas navais ocorriam muitas vezes com este último tipo de navios e eram sempre travadas junto à linha de costa, em particular, naquelas latitudes, entre ingleses e franceses. A batalha de Damme, por exemplo, em 1213, ocorreu na circunstância de uma esquadra inglesa ter apanhado vários navios franceses no estuário do rio Zwyn, nas proximidades de Bruges. A maioria das embarcações francesas estavam “ancoradas” sobre uns baixios e desprovidas da maior parte das suas tripulações, o que permitiu às forças inglesas incendiarem as embarcações inimigas e depois aguardar com os seus corpos de arceiros embarcados pelo regresso dos desprevenidos franceses que chegavam atraídos pelas colunas de fumo. Naturalmente, ambos os lados apresentavam estes navios “altos e grossos”.

Para a tradição portuguesa parece não terem sido muito utilizadas como navio de guerra para combate direto, servindo como cargueiros no âmbito da frota. Mas, o seu alto bordo protegia-as de uma abordagem fácil, e a capacidade de carregar entre 60 a 120 homens, ou mais dependendo do seu tamanho, sobretudo quando armados com armas de propulsão, como arcos e flechas. Podiam ser navios muito úteis em combate ao abal-

roar as galés inimigas (muito mais baixas) com pedras, projéteis e outros objetos pesados. A grande desvantagem deste navio é o de depender em exclusivo da trajetória do vento. Não o podem usar bolinando, são embarcações lentas e pesadas, o que dificulta o seu uso nas batalhas. Mas, a iconografia, em particular a que retrata batalhas navais no Canal da Mancha durante a Guerra dos Cem Anos, ou até em conflitos anteriores, bem evidencia o emprego destes meios em combate direto.

As marinhas medievais, e nelas inclui-se a portuguesa, percorrem a partir dos inícios do século XIV, um tempo de transições. A guerra naval conhece diferentes processos, seja nas costas ibéricas, no mar Mediterrâneo, ou nas águas do Atlântico Norte. A guerra no mar era muito dominada por navios movidos a remo e tinha nas razias sobre a linha de costa, portos e entradas de estuários, a sua aplicação tática dominante. É pelos finais de Trezentos que o modo de combater e as práticas de guerra no mar passaram a conhecer um novo interveniente: a boca de fogo. Por outro lado, as operações navais predominantes, o modelo estratégico funcional, sublinhavam o apoio integral a operações terrestres de larga e média escala. Muito raramente a marinha procurava assegurar o controlo do mar. Será a necessidade de Portugal e Castela conduzirem uma guerra de larga escala contra forças inimigas no Sul da atual Espanha e no Norte de África que, provavelmente, alterou a equação medieval no mar. O controlo do mar e das linhas vitais de suprimentos e de defesa levará os dois reinos ibéricos a incrementar um outro modelo de pensamento estratégico. O mar era para dominar. Galés, galeotas, fustas, bergantins, barcas, barinéis, caravelas e naus ibéricas adquiriam capacidades e ocupavam espaços nas rotas do Mediterrâneo Ocidental e do Atlântico. Mas, as transições são lentas, cheias de retrocessos e de dificuldades e, apesar de a artilharia se ir desenvolvendo na Europa do Norte e Central e, aos poucos a ser pensada como solução naval, os navios meridionais mantinham uma pressão crescente usando velhas táticas e modos de combater. O combate entre navios mantinha-se o mesmo: aproximação, abordagem e luta corpo a corpo. As galés e outros navios de menor porte, como fustas e galeotas, assumiam a maior parte das missões navais e dos embates contra embarcações inimigas.

Para os sistemas medievais que conhecemos a construção de navios no norte atlântico ou no mar Mediterrâneo pode assumir duas vertentes bem definidas: a embarcação poder funcionar como transportador comercial, ou de pesca ou, quando a ocasião assim definia, agir como um meio naval, de contorno privado (pirata ou corsário) ou fretado (ou incorporado) numa frota definida pela coroa ou por outros poderes políticos. Distinguir entre guerra e comércio é difícil, toda a Europa medieval assume o emprego das suas embarcações nestes dois prismas e, a maioria das naves são de investimento privado. Todos os arquivos nacionais guardam conjuntos de legislação ou de narrativas históricas que indicam esse “hibridismo” funcional dos meios navais (ou marítimos). Parece existir um problema de discernimento sobre as imprecisões desta nomenclatura naval e nas definições de tipologias precisas¹⁰.

¹⁰ barcas, barinéis, caravelas, naus, navios, fustas, galés, galeotas, urcas, batéis e taforeias, mas muitas vezes quase todos estes navios são chamados de naus e galés.

Abordar a questão naval em Portugal em contexto medieval pode ser afinal introduzir, enquanto processo reflexivo, a discussão sobre a necessidade estratégica de conseguir uma supremacia direta e bastante ativa numa particular região do Atlântico, entre a nossa costa e o Golfo das Éguas.

Essa ideia de supremacia, ou essa necessidade, pode decorrer do processo de reconquista cristã no litoral ocidental da Península Ibérica, de onde emerge a nossa independência. O domínio do território terrestre necessita de uma supremacia marítima, conseguida apenas pelo desenvolvimento (e a existência) de meios navais e sistemas de apoio capazes e eficientes. Os portos da costa são essenciais para garantir uma abertura permanente de linhas de abastecimento e de comércio. A ocupação de espaços cada vez mais meridionais, em particular de Coimbra para o sul, permite reconfigurar a perigosidade e a constância das predações sarracenas nas nossas enseadas e, por isso, se observa nas escassas fontes existentes uma intencionalidade em construir, aparelhar e organizar meios navais competentes. Processo incipiente e embrionário, mas visível, existente, e por vezes suportado por frotas sobredimensionadas oriundas do Norte europeu.

O objetivo desta emergente política de meios navais de finais do século XII visa conferir a possibilidade de defender cada vez melhor os nossos portos e as nossas linhas comerciais vitais e, em complemento, dar a possibilidade de efetuar incursões longe das bases e da segurança da costa, caindo sem aviso sobre os sistemas de apoio sarracenos (sobretudo esses) no litoral, isolá-los e criar uma progressiva e constante pressão sobre áreas estratégicas do inimigo, como a da entrada no Mediterrâneo.

Entre os reinados de D. Sancho II e de D. Dinis a ideia de uma marinha eficaz, competente e autónoma ganha corpo. O tempo é o da definição de limites geográficos, que impedem a “tradicional” expansão dos processos de guerra terrestres para o levante. A marinha acentua uma tendência para se estruturar enquanto processo militar efetivo. Garante de uma independência política bem assumida, rompe amarras com o pensamento estratégico de uma guerra pensada sobre a terra. Parte sobre o mar, cada vez mais, redefinindo um velho pensamento mediterrânico – o de Temístocles, líder dos atenienses em Salamina e contra a Liga de Esparta.

Os navios da primeira dinastia são na sua ação naval os instrumentos de um pensamento naval estratégico. Como na velha Atenas a defesa do território faz-se o mais longe possível, acrescenta-se uma ideia marítima de profundidade. As frotas projetam a soberania a longa distância levando a guerra e a confusão ao território do inimigo, seja castelhano ou sarraceno. A marinha de D. Dinis, com as suas estruturas (construção, recrutamento, aparelhamento e comando) abandona um muito medieval papel secundário. O líder não é já um alcaide de galés – um senhor de um castelo, mas de madeira), mas sim um almirante, que assume uma muito antiga instituição mediterrânica (grega, romana, bizantina e muçulmana): é de novo um “estratego”.

Por isso interessa, sempre, voltar a questionar o que motivou a Coroa portuguesa a investir na Marinha e a promover tanto as comunidades marítimas? Foi um acontecimento ou uma série deles que serviram de motor para este empreendimento? Depois de D. Dinis Portugal beneficiou de uma crise comercial no início do séc. XIV, onde os

portos ibéricos muito se valorizam. Lisboa é uma cidade frequentemente visitada por gentes do Mediterrâneo e do Mar do Norte. Não é que Portugal se especializasse em matérias-primas ou manufaturas, mas sim por ser um excelente comprador de produtos industriais da Flandres, Inglaterra, Génova, etc. E resultou que ao servirem de intermediários entre o Norte e o Sul, entre o Ocidente e o Oriente, as «comunias» crescem, e tanto que com D. Afonso IV celebram-se os primeiros grandes tratados comerciais com a Inglaterra¹¹. E o mar abriu novas portas ao reino. É com este mesmo rei que se «descobrem» as Canárias, sendo frequentemente visitadas, e chegando mesmo a haver planos para a sua conquista¹².

Os finais do século XIII assistem à definição das fronteiras terrestres do reino e, com isso, uma mudança de ponto de focagem. Observam-se novas estratégias onde a expansão para as águas do Atlântico assume forma e conteúdo, colocando-se o reino numa posição de poder explorar novos processos, novos fatores, novas possibilidades. Apenas travadas pelos sistémicos processos em que a Europa e o Mediterrâneo imergem ao longo do século XIV.

Mas, sabemos bem, que antes de 1317 já existia em Portugal atividade marítima e, por força dessa intensa ocupação, meios navais já se construía no reino e participavam a partir de portos nacionais em diversas missões ao longo da costa e nos dois vetores de aproximação a norte e a sul de onde podiam chegar inimigos. Sabe-se que o comércio marítimo era intenso e de grande dimensão internacional. Das costas norte africanas, do interior do Mediterrâneo e das águas mais frias do setentrião, dísparas embarcações e marinheiros de diferente falar desembarcavam nos portos nacionais.

Profissionais do mar, mercadores estrangeiros, corsários e pescadores são visíveis nalgumas fontes que até nós chegaram e que em novos complexos são capazes de dar alguma informação sobre a forma como as coisas do mar são importantes no viver medieval, nas primeiras definições de processos legislativos ou na informação mais vasta e linear sobre a maneira como as gentes portuguesas convivem com o Oceano que em toda a linha do ocidente lhes define um limite¹³. O país vira-se para o mar e a importância do seu domínio e das rotas comerciais acrescenta-se como um valor estratégico cada vez mais determinante. O reinado de D. Dinis dá-lhe esse novo contorno, aumentando a expressão limitada que as dinâmicas navais pareciam ter, num processo evolutivo e, também, novo. Surgem por este século XIV outras complexidades, outras relações entre as coisas e os homens do mar e os sistemas de organização militar e político do reino¹⁴.

¹¹ Vide. MARTINS, Armando, *Guerras Fernandinas (1369-1382)*, 1ª edição, Porto, QUIDNOVI, 2008, p. 11 – 1338: privilégios a mercadores ingleses; 1343: pacto de proteção contra corsários; 1353: penetração comercial portuguesa em Inglaterra.

¹² Vide. DUARTE, Luís Miguel, *op. cit.* p. 303 – Entre julho e novembro de 1341 lançam-se expedições com Angelino Corbizzi, e Niccoloso de Reccho: «levava cavalos, armas e várias máquinas de guerra para conquistar cidades e castelos.».

¹³ MARQUES, João Martins da Silva, *Descobrimientos Portugueses documentos para a sua história*, Lisboa: Instituto de Alta Cultura, 1944.

¹⁴ VIANA, Mário “O Almirantado e a jurisdição sobre os homens do mar em Portugal na Idade Média”, in: *Gentes de Mar en la Ciudad Atlántica Medieval*, Jesús Ángel Solórzano Telechea, Michel Bochaca y Amélia Aguiar Andrade (eds), Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2012, pp. 313-344.

PORTUGAL E ARAGÃO NO TEMPO DE D. DINIS: ENTRE O MEDITERRÂNEO E O ATLÂNTICO

Jorge Semedo de Matos

Falar de Portugal e Aragão no tempo de D. Dinis, às relações entre os dois reinos ibéricos, à complementaridade diplomática e estratégica que estabeleceram, num processo comum de afirmação na Península Ibérica, onde emergia o enorme e centrípeto poder de Leão e Castela. Tratou-se de um jogo de alianças, pressões, cedências, guerras e casamentos, muitíssimo intrincado e complexo, próprio da Idade Média e, sobretudo, da Idade Média Peninsular, herdeira de uma tradição visigótica e desenvolvida na dinâmica da chamada reconquista cristã. Naquilo que agora nos interessa, teve componentes de natureza terrestre, na disputa de fronteiras, e componentes de natureza marítima, no contexto de espaços que me parecem complementares e por isso recomendam entendimentos de que beneficiam ambas as partes. Só compreendemos o processo de independência de Portugal¹, se os considerarmos em conjunto e se tivermos em consideração a forma como deram força ao poder político nacional, muito para além da acção guerreira de D. Afonso Henriques.

Mas, antes disso, tentemos acompanhar a evolução das fronteiras dos diferentes reinos ibéricos, desenhadas no contexto de reconquista de que falei.

Leão e Castela foram unidos no tempo Afonso VI e Afonso VII, estiveram separados até ao princípio do século XIII, quando subiu ao trono Fernando III, de Leão e Castela (São Fernando), pai de Afonso X, figura que nos interessa fixar pelo papel que desempenhou na relação com D. Dinis.²

Em Aragão, por seu lado, em 1208, nascia Jaime de Aragão, que viria a ser Jaime I, o Jaime *o conquistador*.³ Seu pai morreu em 1213, um ano depois da mítica batalha de Navas de Tolosa, onde a cristandade ibérica se juntou contra o poder Almóada, e foi

¹ A independência de Portugal, que teve lugar no século XII, no meu entendimento não tem uma data ou um momento definido, para além da bula *Manifestis Probatum*, concedida pelo Papa Alexandre III, a 23 de Maio de 1179. Tem, isso sim, um conjunto de episódios decisivos, anteriores à Bula, que configuram o que me parece um processo longo, com fases diversas. Começa com a Batalha de S. Mamede, a 24 de Junho de 1128, e prolonga-se até ao reconhecimento papal. Este é, contudo, o primeiro percurso formal do nascimento de um país, porque a sua independência só está devidamente consolidada com a assinatura do Tratado de Alcañices, em 1297.

² Apesar do Acordo de Zamora, em 1145, onde Afonso VII reconheceu Afonso Henriques como Rei dos Portugueses, parece-me claro que esse reconhecimento não equivalia à aceitação de um Portugal independente. E relembro que em 1158, os reis de Leão e de Castela – Fernando II e Sancho III – que sucederam a Afonso VII, assinaram em Sahagún um acordo de apoio mútuo que, no que a Portugal dizia respeito, previa a sua divisão entre os dois, não lhe reconhecendo, desde logo, quaisquer direitos sobre o território muçulmano por conquistar.

³ Nasceu – segundo se crê – de um quase milagre que juntou Pedro II e Maria de Montpelier, apesar do rei ter rejeitado e absoluto a sua mulher

bastante difícil a sua afirmação como rei. Um soberano que viveu a cavalo, de conquista em conquista, construindo e consolidando a golpes de espada o reino de Aragão, que na altura era uma verdadeira manta de retalhos. A ele se deve a conquista de Valência e de Maiorca – esta última a partir de uma notável operação anfíbia levada a cabo em 1229, seguida de uma guerra de submissão que se prolongou até 1231. Minorca e Ibiza submeteram-se pouco tempo depois.

Reinava nesta altura em Portugal D. Afonso II – o nosso terceiro rei – irmão de Pedro Sanches que foi conde de Urgel e depois rei de Maiorca por concessão do próprio Jaime I. O seu pai foi o rei D. Sancho I, de Poertugal, que casara com D^a Dulce de Aragão, tia avó de Jaime I. Começou aqui a relação mais estreita da coroa de Portugal com Aragão, reforçada com a ida do Infante Pedro Sanches para Urgel, onde desposou a condessa viúva. Mais tarde – depois da morte da sua mulher –, por acordo com Jaime I, abdicou do título de conde e recebeu o de rei das Baleares.

Sabemos bem como estes casamentos são afinal contratos políticos, que têm como pano de fundo os interesses estratégicos dos países, ou das famílias envolvidas.⁴ E esta relação entre Portugal e Aragão, começa a desenhar-se com a noção de um adversário comum, que está em Leão e Castela. Uma noção que vai crescendo e que ganhará uma expressão ainda mais significativa, algumas décadas depois, como veremos a seguir.

A Jaime I sucedeu, em 1276, Pedro III de Aragão, Valença e Catalunha, casado com Constança Hoenstaufen, filha herdeira do rei da Sicília. Época que corresponde a um notável alargamento dos domínios aragoneses no Mediterrâneo, na Sicília e em Malta. É a época de ouro de Aragão no Mediterrâneo, quando as suas galés são comandadas pelo génio marinheiro do almirante Roger de Lauria⁵.

Mas Pedro III foi também o pai de Isabel de Aragão – a Rainha Santa Isabel – a mulher de D. Diniz. E é durante este seu reinado que Portugal e Aragão vão ter a maior proximidade política e diplomacia concertada, com um objectivo prático de obter vantagens sobre Leão e Castela, o rival comum, onde reinava Afonso X, o *sábio*. E são conhecidos os dotes intelectuais deste rei que, ainda príncipe, não deixou de tentar conduzir o seu próprio destino numa Península Ibérica, que ambicionava dominar em absoluto.

Aquando da guerra civil portuguesa, que opôs o então infante Afonso, conde de Bolonha, ao rei Sancho II, deposto pela Santa Sé e odiado por uma boa parte da nobreza e das forças vivas do país, Afonso de Castela não hesitou em apoiar Sancho II. Entrou com a sua hoste em Portugal para isso e, apesar do sucesso das armas, acabou por retirar-se e levar com ele o rei português a quem ofereceu exílio em Toledo. O infante português saía politicamente vitorioso, mas com um inimigo poderosíssimo à porta. Tinha, sobretudo, uma enorme dificuldade em afirmar o seu domínio sobre o recém-conquistado território algarvio, cuja posse por Portugal Afonso de Castela considerava inaceitável.

⁴ E é importante referir que nas estruturas de poder na Idade Média, os projectos políticos têm um cunho pessoal dos soberanos, que está muito além de qualquer interesse nacional, como o entenderíamos hoje.

⁵ O homem que terá afirmado que, no Mediterrâneo ocidental, até às colunas de Hércules, nem os peixes ousam circular sem içar o pendão de Aragão.

Afonso subiu ao trono em 1252, sem considerar qualquer hipótese de renunciar ao Algarve, mas as negociações acabaram por permitir um entendimento que previa o casamento do novo rei português com sua filha Beatriz de Castela, sendo que o Algarve seria uma concessão feudal de Afonso X para o herdeiro que surgisse dessa união. Foi o primeiro acordo neste sentido, assinado em Chaves, no ano de 1253. E a sua concessão representa uma cedência do rei de Leão⁶ e Castela, que só compreendemos perfeitamente, quando a enquadrarmos na política geral da Península, nomeadamente nas dificuldades que o soberano tem com Aragão e com o espaço islâmico

Afonso X tinha casado em 1249 com Violante de Aragão, filha de Jaime I, esperando o apaziguamento da sua fronteira a leste. O poder dos casamentos e, sobretudo, da descendência comum que geravam e que suscitava solidariedades de sangue, era grande, mas não era indestrutível. Não resistia a interesses políticos igualmente fortes que, neste caso, para Aragão, como para Portugal, eram a ameaça de um enorme e centrípeto reino de Leão e Castela, a ganhar hegemonia e domínio em toda a Península. Jaime não lhe deu tréguas a oriente, mas foi, sobretudo, a guerra que se levantou em Múrcia e as dificuldades militares de Afonso X que permitiram ao rei de Portugal melhorar as condições do acordo que assinara em Chaves, em 1253.

Quando em 1264 se levantou a revolta mudéjar de Múrcia, Afonso pediu ajuda ao seu sogro que correspondeu imediatamente, mas a fragilidade militar que sentiu, levou-o a negociar com os seus vizinhos a leste e a oeste. Neste caso, Afonso III beneficiou de novo acordo pela posse do Algarve que aumentava a sua margem de manobra. Acordou Afonso X que este “reino” recém-conquistado aos mouros passaria a ser uma concessão feudal para o príncipe D. Dinis que, além do mais, era seu neto também. Por essa razão, o príncipe – que à data teria 4 anos de idade – deveria vassalagem a seu avô, com o dever de o servir com 50 lanças.

Não sabemos se o jovem herdeiro de Portugal alguma vez correspondeu aos deveres a que esta vassalagem o obrigava no serviço das armas, mas poucos anos depois o avô libertou-o desta tutela, mediante o tratado assinado em Badajoz, em 1267. Afonso X explica que “este quitamiento que vos fazemos de todas las cosas sobredichas fiziemoslo ... por la ayuda que nos fiziestes en nuestra guerra por mar e por tierra”.⁷ Na verdade são os conflitos de Múrcia, onde actuou Jaime I e a provável campanha de Niebla, onde esteve Afonso III, que levam *o sabio* a assinar este acordo.

Estava resolvido o problema do Algarve mas, mais do que isso, como nos diz Luís Adão da Fonseca, a fronteira que legitimava a separação de Portugal e Espanha, deixava de ser uma referência da Reconquista (que para Portugal estava formalmente acabada) – deixou de ser uma linha divisória num espaço a haver –, para passar a ser o verdadeiro

⁶ Os invocados direitos de Afonso X à conquista e posse do Algarve decorrem da sua condição de reino de Leão e não de Castela, nos termos que tinham sido estabelecidos pelo Tratado Sahagún, em 1158. Este aspecto é fascinante e pode ser consultado em Manuel Garcia Fernandez, “La política internacional de Portugal y Castilla en el contexto peninsular del Tratado de Alcañices: 1267-1297. Relaciones diplomáticas y dinásticas”, in *Revista da Faculdade de Letras, II série, Porto, 1998, p. 905 e ss.*

⁷ M. Gonzalez Jimenez, *Diplomatario andaluz de Alfonso X, Apud* Manuel Garcia Fernandez, op. cit. pp. 915 e 916.

limite entre duas soberanias que se aceitam. Só não estava ainda ajustada aos próprios instrumentos do poder régio português, mas isso, como veremos, seria uma tarefa que caberia a D. Dinis, na habilidade da política que conduziu a Alcañices em 1297.

Em 1276, morria Jaime I de Aragão, sucedendo-lhe seu filho Pedro III. E em 1279 subia ao trono o rei D. Dinis de Portugal. Como seu avô, era um nobre culto, dado às artes e às letras, conhecedor das referências clássicas, dominando o latim e, provavelmente, o árabe. Afonso X, de Leão e Castela, faleceu em 1284, numa situação de grave conflito interno por causa da sua sucessão. O seu filho mais velho, Fernando de la Cerda, morreu antes do pai, e a coroa foi disputada entre o segundo filho, D. Sancho, e os netos filhos de Fernando. Seria fastidioso entrar em todos os pormenores deste conflito, mas é importante perceber que foi Sancho IV quem assumiu o trono, secundado por Maria de Molina, sua mulher, cujo casamento fora declarado nulo pelo Papa, pela consanguinidade dos conjugues. Os infantes de la Cerda (nomeadamente o mais velho, D. Afonso) refugiaram-se em Aragão e o novo rei de Leão e Castela contou com o apoio de D. Dinis.⁸

Percebemos aqui que o futuro de Leão e Castela iria passar por muitos problemas sucessórios, sobretudo com alegações de ilegitimidades, que permitiriam aos seus rivais, a leste e oeste, negociar constantemente mais benefícios fronteiriços, e aproximando cada vez mais os interesses de Aragão e Portugal. E esta complementaridade estratégica não passou despercebida ao próprio D. Dinis, que tomou para si próprio as negociações conducentes ao seu casamento com a filha de Pedro III de Aragão, D^a Isabel (1281).

Entretanto, em 1295, Sancho IV morria de tuberculose, deixando como sucessor directo seu filho Fernando, de 10 anos de idade, a regência entregue a Maria de Molina, que, de imediato se defrontou com a concorrência dos infantes de la Cerda e com uma revolta na Galiza, sustentada pelo infante D. João, sobrinho de Afonso X.

Em Aragão, Pedro III falecera em 1285, sucedendo-lhe Afonso III que viria a morrer sem descendência em 1291. Sucedia-lhe seu irmão Jaime II que, como vimos, era também irmão da Rainha Santa Isabel. Era homem muito atento a todo este processo castelhano, disposto a colaborar com Portugal na destruição da sua hegemonia peninsular. E, quando morre Sancho IV de Leão e Castela, foi ele que conduziu uma alargada coligação contra Castela, envolvendo Portugal, França, Sicília e Granada. Em 1296, invadiu a região de Múrcia tomando várias praças quase sem resistência.

D. Dinis apercebera-se com alguma antecedência de que se aproximavam os últimos dias de Sancho IV e preparou a sua própria ofensiva, com tempo, sabendo que a rainha teria grandes dificuldades em garantir o poder. Levava consigo dois argumentos, aparentemente contraditórios: um deles era o infante D. João, a quem dava apoio na sua candidatura à coroa, invocando a ilegitimidade do jovem D. Fernando; e o outro era um acordo que firmara com Sancho IV, em como a sua filha mais velha, Constança, deveria casar com o próprio D. Fernando.

Entrou por Salamanca, Tordesilhas e Simancas, sem querer avançar para Valladolid, onde se encontrava Maria de Molina, com o filho, mas deixando-a numa situação insustentável, sem a humilhar. Conseguiu assim, que D. João abdicasse da sua reivindicação

⁸ Ver José Augusto Pizarro, *D. Dinis*, Lisboa, 2005, p. 105 e ss.

à coroa, mas obtivesse a restituição de terras e benefícios que tinham sido seus. E obteve todas as condições que conduziram à assinatura do tratado de Alcañices, com a definição das fronteiras de Portugal em termos muito semelhantes aos que ainda hoje temos.⁹ Em boa verdade, é a primeira fronteira que estabelece os limites reais do poder do Estado, compreendendo-se assim, porque entendo que este tratado representa a consolidação da independência que fora construída no século XII, entre 1128 e 1179.

Vinte anos depois desta vitória absoluta, o rei de Portugal estabelece o contrato com Manuel Pessanha criando as bases de uma estrutura naval organizada e dotada de gente capaz para actuar no mar, até aos limites dos seus próprios interesses. E a compreensão desta vertente do espaço português medieval implica uma reflexão sobre o que são estes limites dos seus próprios interesses, integrando-lhes a dimensão marítima, naturalmente comercial, mas com os meios necessários para que lá chegue o poder do rei. Convém, para isso, ter em conta outras medidas que precederam este contrato, propriamente dito.

Devemos lembrar que logo no ano de 1293, os mercadores portugueses acordam num sistema de bolsa mútua, que o rei promulga com agrado. Consistia o sistema no pagamento de uma quantia de 20 soldos, por cada navio de comércio com mais de 100 tonéis, e 10 soldos pelos menores, destinados a um bolsa que devia ter sempre na Flandres um depósito de “100 marcos de prata ou o seu valor, e o restante em Portugal, para despender em seus negócios e pleitos”. Aplicar-se-ia aos navios que vão para a Flandres, Inglaterra, Lombardia, Bretanha ou La Rochelle, sendo que os que vão para Sevilha devem pagar o que já estava estabelecido. O importante deste documento é a noção clara da dimensão do comércio marítimo, sobre o qual já referi noutra altura o detalhe dos estudos no nosso confrade Themudo Barata.¹⁰

A questão para que quero chamar a vossa atenção não é propriamente do comércio, mas algo que lhe está inerente ou que é despertado por ele. Refiro-me, naturalmente ao exercício da autoridade no espaço marítimo com interesse para o país. Esse espaço era, naturalmente a costa ocidental, onde estão os principais portos e o acesso à capital, mas era também a costa sul, com o Algarve a ser o seu principal suporte. Reparemos que a “Reconquista”, se dá norte para sul, com um elemento fundamental no domínio progressivo desta costa ocidental. A conquista de Lisboa e depois de Alcácer do Sal, são muito mais do que a conquista de uma fronteira sul, definida por um rio, são a conquista de dois portos de grande dimensão e com um significado económico extraordinário. Se entendermos as condições da guerra no mar, naquele tempo, percebemos que são dois pontos estratégicos de enorme valor, que o poder islâmico vendeu de forma muito cara, como não o fez no interior (especialmente Alcácer do Sal). E esta capacidade de domínio do mar dá um passo de gigante e ganha a dimensão necessária com a conquista de Silves e dos restantes portos algarvios. E a segurança do mar português, ou melhor dito, o exercí-

⁹ Um dos problemas da fronteira eram as terras do infante D. Afonso, irmão de D. Dinis. J. A. Pizarro, *op. cit.*, p. 114.

¹⁰ Filipe Themudo Barata, *Comércio e Navegação de Portugal com o levante peninsular (1280): Subsídios para a história do comércio externam português medieval*, Évora, 1987.

cio de pleno poder no mar português, só faz sentido quando foi alcançada esta dimensão global. Antes disso poderia ser sempre precária pela ameaçada pelos concorrentes.

O entendimento deste valor (nem sempre é fácil entendê-lo, quando não se compreende a importância do mar, no contexto das nações) mostra-nos uma outra dimensão que tiveram os acordos com Leão e Castela, efectuados em Badajoz (1267) e Alcañices (1297). Ao consolidarem a fronteira terrestre do Estado, ao definirem os limites territoriais do poder da coroa, dão-lhe também a configuração marítima essencial à sua própria subsistência.

Em boa verdade, o poder nesse espaço marítimo, ainda não tem condições de exercício pleno, por carência de estruturas; mas são essas estruturas que D. Dinis vai construir a partir do momento em que estabelece o contrato com Manuel Pessanha. Os navios de Pessanha vão fazer a guerra, vão proteger o comércio e vão até fazer o comércio, mas vão também fazer o curso, actividade comum no Mediterrâneo (referida quase carinhosamente por Braudel) e instrumento de uma diplomacia muito própria.¹¹ Voltando a Luis Adão da Fonseca, os limites deste espaço de interesse vão até ao canal da Mancha (e isso explica a naturalidade da aliança inglesa de 1386), como vão até ao Estreito de Gibraltar. Não só em 1415, mas bem antes disso, como está a Bula *Apostolice Sedis* (1320), do Papa João XXII referindo-se à contratação de Pessanha e equiparando a acção das galés portuguesas no Estreito de Gibraltar, à cruzada.

Olhando para um mapa da Europa, que contenha o Mediterrâneo ocidental e o acesso ao Mar do Norte, entendendo nós que a via marítima foi privilegiada, desde sempre, apenas com a limitação da sua segurança, fácil será entender a complementaridade entre zonas de influência, ao longo desta carreira comercial. Desde logo a costa portuguesa, que compreendemos bem estender-se até Finisterra e até Gibraltar, como nos sugere Luís Adão da Fonseca. Mas, lançando o olhar para o Mediterrâneo, e percebendo que Aragão foi o senhor quase absoluto da sua parte ocidental, entendemos também a complementaridade estratégica de dois poderes: um que se exerce a leste de Gibraltar; e outro a oeste desse estreito. E este poder de Aragão teve o seu apogeu no tempo de Jaime II, irmão da Rainha Santa, e do almirante Roger de Lauria. De igual modo – e deixando o olhar percorrer o mesmo mapa – compreendemos que a Grã-Bretanha será a senhora do Canal da Mancha e que a sua posição estratégica também é complementar de Portugal. E foi este o contexto internacional em que se desenhou e, sobretudo, em que se consolidou a independência.

Interessante seria perceber o que levou D. Dinis a ir procurar o seu primeiro almirante, não em Aragão, mas em Génova: uma potência em ascensão no mesmo Mediterrâneo ocidental, que se iria ser concorrente e defrontar-se com Aragão, por meados do século XIV.

¹¹ O curso enquanto instrumento diplomático é outra questão a ter em conta.

Fontes e Bibliografia

BARATA, Filipe Themudo. *Comércio e Navegação de Portugal com o levante peninsular (1280): Subsídios para a história do comércio externam português medieval*, Provas de aptidão pedagógica na Universidade de Évora, Évora, 1987.

BARRERAS, David. *La cruzada albigense y el imperio aragonés*, Madrid, Ediciones Nowtilus, 2007.

BELENGUER CEBRIÀ, Ernesto. *Jaime I y su reinado*, Lleida, Editorial Milenio, 2010.

DIAS, Isabel. “Pedro Sanches e a lenda dos cinco mártires de Marrocos”, in *O Imaginário Medieval*, coord. Carlos Guardado da Silva, Lisboa, Torres Vedras, Colibri, Câmara Municipal de Torres Vedras, 2014, pp. 123-131.

FONSECA, Luís Adão da. *Portugal entre dos mares*, Madrid, Editorial Mapfre, 1993.

GARCIA FERNANDEZ, Manuel. “La política internacional de Portugal y Castilla en el contexto peninsular del Tratado de Alcañices: 1267-1297. Relaciones diplomáticas y dinásticas”, in *Revista da Faculdade de Letras, II série, Porto, 1998*, pp. 901-943.

PIZARRO, José Augusto. *D. Dinis*, Lisboa, Circulo de Leitores, 2005.

PLANELLS CLAVERO, António J. PLANELLS DE LA MAZA, António J. *Roger de Lauria*, [s.l.] Bubok Publishing S.L., 2011.

VAIRO, Giulia Rossi, “La Lisboa di Manuel Pessanha”, in *Lisboa dos Italianos: História e Arte (sécs XIV-XVIII)*, Org. Nunziatella Alessandrini, et al., Lisboa, Cátedra de Estudos Sefarditas, 2013, pp. 19-37.

VENTURA, Leontina. *D. Afonso III*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2006.

D. FERNANDO E O MAR EM TEMPO DE GUERRA¹

Hermínia Vasconcelos Vilar²

Os 16 anos do reinado de D. Fernando constituem, talvez, um dos períodos mais analisados e debatidos da nossa historiografia. Perspectivado, muitas vezes, em função da chamada crise de 1383-85 e logo marcado por uma forte visão teleológica que fez, em muitos casos, com que todo o reinado fosse lido em função de um final que se conhece, ou seja o final que consagrou a mudança dinástica, o governo fernandino tendeu a ser subalternizado, mormente no que se relacionava com as linhas da sua governação.³

A esta imagem dominada pela revolução ou pelas leituras ideológicas desenvolvidas nas décadas de 60 e de 70 do século passado, juntaram-se ainda os efeitos decorrentes da forte presença das Crónicas de Fernão Lopes e das suas descrições.

Da junção de todos estes factores resultou a visão mais ou menos difundida de um monarca débil, manietado ou manipulado por uma rainha táctica e ardilosa, um rei, de certa forma, ultrapassado pelos acontecimentos e em relação ao qual Fernão Lopes não deixaria de deixar transparecer alguma compreensão ou pelo menos comiseração, sentimento que se assumia em contraponto aos receios e críticas que a atitude de Leonor Teles suscitava no cronista de quatrocentos. E esta é ainda a imagem que tradicionalmente se difunde e que muitos das nossas obras de divulgação ainda repetem.

E, no entanto, alguns historiadores, já ao longo dos anos 80, chamaram a atenção para a necessidade de reler a posição dos diferentes grupos sociais no decurso deste reinado bem como ao longo dos movimentos sociais que marcaram a crise dinástica.⁴

A abordagem, breve, que hoje propomos não procura reequacionar o reinado de D. Fernando, mas não deixa de ter na base a pretensão de chamar a atenção para a necessidade de tornar a olhar para este reinado e para estas últimas décadas do século XIV, ultrapassados que estão os anos em que se discutia, com fervor, o carácter das revoluções e dos movimentos populares que marcaram a segunda metade do século XIV em diversos

¹ O presente texto teve como ponto de partida a comunicação apresentada ao XV Simpósio de História Marítima. Optámos por manter o registo inerente à exposição oral então efectuada, ao qual adicionámos algumas notas de fundamentação do exposto.

² Universidade de Évora – Escola de Ciências Sociais - CIDEHUS

³ Rita Costa Gomes dedicou os dois últimos capítulos da biografia de D. Fernando à construção e evolução da imagem de D. Fernando em diferentes fontes e na historiografia portuguesa das últimas décadas. Estas sínteses são interessantes pontos de partida a ter em conta numa reflexão futura e mais profunda. Rita Costa Gomes, *D. Fernando*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2005, pp. 247 – 261.

⁴ A renovação ocorrida na historiografia medieval portuguesa ao longo desta década incluiu também a revisão do reinado de D. Fernando, ao colocar a ênfase na ação governativa e na análise da sociedade política. Entre outras reflexões realizadas nesta década cabe realçar os artigos de José Mattoso, “A nobreza e a revolução de 1383” in *Fragmentos de uma composição medieval*, Lisboa, Estampa, 1987, pp. 277 - 294 e de Maria José Tavares, “A nobreza no reinado de D. Fernando e a sua actuação em 1383-85”, in *Revista de História Económica e Social*, 12, 1983, pp. 45-89 e da mesma autora “La noblesse portugaise au XIVe siècle” in *Arquivos do Centro Cultural Português*, 26, 1989, pp. 389-398.

pontos da Europa medieval. Esta pequena reflexão parte antes de uma questão bastante mais simples e menos ambiciosa.

Assumida que está a importância da iniciativa e da política fernandinas no apoio à navegação e ao desenvolvimento de uma marinha portuguesa, até que ponto ou de que forma essas medidas se enquadram no âmbito de uma política mais vasta, que tem, por um lado, e como pano de fundo, a governação fernandina na sua complexidade e na complexidade das suas leituras posteriores e, por outro, a conjuntura europeia e peninsular do final do século XIV e do início do XV. Ou seja, aquilo que comodamente tendemos a classificar e a identificar como sendo o período da Guerra dos Cem Anos, assumindo a existência desta Guerra como um elemento estruturante na análise do devir político dos reinos peninsulares destas décadas.⁵

Desta forma, procuraremos, num primeiro momento, identificar alguns dos pontos que consideramos centrais na caracterização destas décadas que se confundem com o reinado de D. Fernando e que nos permitirão entender a abrangência das políticas desenvolvidas para, num segundo momento, equacionarmos algumas das medidas de apoio à navegação que, sendo já conhecidas, tentaremos retomar tendo em linha de conta a política e a evolução do reinado fernandino.

Desta forma, a presente comunicação nada mais é do que uma abordagem preliminar e uma reflexão que procura mais identificar linhas de reflexão futuras do que propor leituras coerentes sobre dados que, em alguns casos, são pouco mais do que dispersos.

1. Na sombra de Fernão Lopes: linhas e imagem de um reinado

Quando em 1367 D. Fernando chega ao trono, com pouco mais de 20 anos, já que terá nascido em 1345, o novo monarca recebe uma pesada herança. Aos problemas económicos que marcaram esta centúria juntavam-se os efeitos dos conflitos entre a França e a Inglaterra, as conspirações contra Pedro I de Castela e que, dois anos mais tarde, em 1369, levaria ao seu assassinato por Henrique de Trastâmara⁶, mas também as reações internas a uma política continuada por parte dos monarcas seus antecessores, na definição das competências e das áreas de intervenção do poder real, numa junção que levaria Fernão Lopes a afirmar que, com a guerra com Castela, travada neste reinado, “*naceo outro mundo novo muito contrário ao primeiro, passados os folgados anos do tempo que reinou seu padre*”.⁷

Com efeito, a numerosa legislação promulgada pelos monarcas compreendidos entre D. Dinis e D. Pedro I constitui apenas uma das faces visíveis dessa política, pela

⁵ A obra clássica de Peter E. Russel embora centrada na intervenção inglesa na Península Ibérica durante a guerra dos cem anos constitui, ainda, uma obra incontornável para o estudo deste período.

Peter E. Russel, *A Intervenção inglesa na Península Ibérica durante a guerra dos Cem Anos*, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 2000. O original publicado em inglês data de 1955.

⁶ Sobre a figura de D. Pedro veja-se Clara Estow, *Pedro the Cruel of Castile, 1350-1369*, Leiden ; New York: E.J. Brill, 1995.

⁷ Fernão Lopes, *Crónica de D. Fernando*, 2a. ed., rev Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2004, p. 4.

abrangência das temáticas consideradas, pela reafirmação de princípios gerais e legitimadores da intervenção real nas esferas da justiça, da tributação e da gestão económica, política completada nomeadamente pelo reforço do carácter mediador de um corpo de oficiais cada vez mais numeroso e com funções gradualmente mais definidas.

D. Fernando vem na linha desta atuação. A sua legislação, se bem que menos numerosa e menos abrangente nas áreas sobre as quais incide, continua uma tendência anterior de organização do corpo social e económico a partir de um centro régio.

Neste contexto, e tal como Rita Costa Gomes realçou na sua biografia de 2005, a leitura das guerras com Castela, tão duramente criticadas por Fernão Lopes nos efeitos nefastos que tiveram sobre “as gentes” e o reino, apenas pode ser feita no âmbito de uma análise dos equilíbrios peninsulares.⁸

Mais do que aventuras mais ou menos cavaleirescas de um monarca que, à semelhança de um seu antecessor longínquo, Sancho II, parece procurar na guerra a legitimidade e uma centralidade que a sociedade política do seu tempo lhe parece recusar, Fernando retoma uma linha de intervenção na política peninsular cara aos reis, seus imediatos antecessores.

Neste contexto, a primeira guerra fernandina e o avanço sobre a Galiza podem deixar transparecer uma pretensão mais ou menos assumida de integração do espaço galego no reino português, como pretende Rita Costa Gomes, mas evidenciam, sobretudo, uma política continuada de intervenção no palco peninsular protagonizada tanto por D. Dinis como por D. Afonso IV.⁹ Política essa que era desenhada por entre os condicionamentos derivados dos interesses nobiliárquicos que atravessavam e se continuavam a sobrepor às fronteiras políticas e os equilíbrios ditados pela convivência entre reinos.

O assassinato de Pedro o Cruel em Castela por Henrique de Trastâmara, em 1369, várias vezes analisado e recuperado pela historiografia, criou as condições próximas ao deflagrar da primeira guerra com Castela. Mas as condições de base estavam já presentes, nomeadamente pelas transformações ocorridas ao nível dos círculos nobiliárquicos mais próximos da realeza portuguesa e com a entrada das linhagens de origem castelhana na corte portuguesa. O reforço da influência nobiliárquica castelhana em Portugal, particularmente atestado no período fernandino com a consolidação dos Teles e os laços tecidos entre estes e outras famílias, trouxe alterações nas bases de apoio da realeza.

Tal como já foi realçado por José Mattoso é demasiado simplista propor uma leitura para a crise de 1383-85 em que a alta nobreza se assume como apoiante de D. Beatriz e logo da linha de sucessão preconizada por D. Fernando e a baixa e média nobrezas como estando do lado do Mestre de Avis.¹⁰ Contudo, o domínio de famílias castelhanas, onde a partir de 1369 se realçam os apoiantes de Pedro I de Castela, a par de um estreitamento do grupo da alta nobreza de corte, questionava diretamente o acesso das famílias da nobreza tradicional portuguesa às fontes de rendimentos advindas do rei. Ou questio-

⁸ Rita Costa Gomes, *ob. Cit.*, pp. 63-68.

⁹ Bernardo Vasconcelos Sousa, *D. Afonso IV: 1291 – 1357*, Lisboa: Círculo de Leitores, 2005, pp. 177 – 209.

¹⁰ José Mattoso, *ob. Cit.*, pp. 285.

nava, pelo menos, o acesso daqueles que não se articulavam de forma mais ou menos direta com as linhagens centrais.

E o problema radicava no facto de cada vez mais, nesta segunda metade de Trezentos, o acesso a esses favores e rendimentos disponibilizados pelo rei serem demasiado importantes para serem secundarizados pelas linhagens que tinham crescido ou se tinham consolidado à sombra da realeza.

O apoio dado a D. Pedro corresponderia, com certeza, aos interesses e à pressão dos petristas mas legitimando a invasão da Galiza por Portugal e a declaração de guerra a Castela, este apoio respondia também a uma preocupação portuguesa de contornar um panorama económico complicado com a integração de um espaço que, desde sempre, se tinha assumido em forte articulação com o norte do reino português e onde a vertente marítima também se impunha.¹¹

Assim, esta primeira guerra não deixava de recuperar as antigas e sempre presentes preocupações com os equilíbrios internos entre reinos peninsulares como as alianças prévias que D. Fernando estabelece, em 1369, com o rei de Granada e com Pedro IV de Aragão, com cuja filha Leonor se compromete a casar, no que seria apenas o primeiro de uma série de compromissos não cumpridos, deixam evidenciar. A novidade residirá, então e apenas na recorrência dessas alianças e interesses e nos efeitos que essas recorrências terão numa sociedade política em mutação.

Mutação que parece acelerar a partir da década de 70. É possível que se vejam a partir destes anos os efeitos do tratado estabelecido com Castela, em 1371, e que pôs fim à primeira guerra e de um recomeço quase imediato da guerra nos finais de 1372, facto que marcará de forma indelével os primeiros anos do reinado de Fernando, mas também as consequências derivadas do casamento com Leonor Teles e no que este casamento representava de consolidação de uma linhagem como os Teles.¹²

A asserção já entrevista por Carvalho Homem no seu estudo sobre o Desembargo em relação ao regresso das carreiras curtas, compreendidas entre 1 a 10 anos, atingindo os 60%, entre os oficiais do Desembargo ao longo desta década e um aumento do número de oficiais “esporádicos”, constitui um dado a ter em linha de conta enquanto indício, como refere este autor, de que o reinado de D. Fernando “ representa o quase remate do edifício em construção desde os anos 40, no tocante aos homens que integram o Desembargo” e, ao mesmo tempo, surge como “um momento de paragem de processos em curso há várias décadas”. Afirmação que realça a importância das vicissitudes e aparentes contradições que marcam este período fernandino.¹³

¹¹ Rita Costa Gomes, *ob. Cit.*, pp. 69-82.

¹² Sobre os Teles veja-se , mais uma vez, o artigo já referido de José Mattoso bem como o estudo de conjunto sobre esta linhagem realizado por Nuno da Silva Campos na sua tese de doutoramento: *Os Teles: uma linhagem entre Castela e Portugal na Idade Média (1161 – 1385)*, Tese de doutoramento em História, Évora, 2012.

¹³ Armando Luís de Carvalho Homem, *O Desembargo Régio (1320-1433)*, Porto: Instituto Nacional de Investigação Científica, Centro de História da Universidade do Porto, 1990, pp. 228-229.

Indício deste movimento algo contraditório é também, seguindo ainda este autor, a limitada presença de clérigos e letrados entre os oficiais do Desembargo ao longo destes anos, quebrando assim uma tendência que vinha dos anteriores reinados.¹⁴

Mas, sem dúvida, que a segunda metade dos anos 70 assistiu a uma aceleração dos conflitos e dos factores de crise que, desde os primeiros anos, se desenham em torno do rei. Embora entre 1373 e 1381 o reino viva um contexto marcado, aparentemente, pela paz, a verdade é que tudo se parece precipitar a partir do final de 1377. A doença do monarca, de causas incertas, leva-o possivelmente a redigir o seu testamento em 1378, e precipita a emancipação primeiro e a escolha, mais tarde, de D. Beatriz como sua sucessora.¹⁵ Independentemente da existência ou não de uma tentativa de envenenamento por estes anos, a verdade é que o final dos anos 70 marca o início de uma segunda fase neste reinado.

Não obstante as alterações ocorridas ao nível da sociedade política, mudanças cuja amplitude só pode ser conhecida após um estudo e uma revisão sistemáticas desta governação, e o quadro que Fernão Lopes nos deixa de um rei frágil ou pelo menos influenciável, a análise desapassionada da sua documentação desenha-nos uma imagem bem diferente.

Diferente tanto na vertente da sua intervenção militar na Península, como já tivemos ocasião de realçar acima, como por exemplo, ao nível da sua intervenção na questão do chamado Cisma do ocidente. As análises mais recentes permitem perspetivar as oscilações tradicionalmente atribuídas a este rei, com outros olhos e relativizar a importância dessas mudanças ou mesmo negá-las em favor de posições de neutralidade, assumida, em particular, nos primeiros anos após a eclosão do Cisma.¹⁶

É neste contexto de reequacionamento de uma ação que as medidas promulgadas ao longo destes anos e que tiveram a navegação e os navegadores como destinatários devem ser lidas. Partindo de uma frase de Luís Miguel Duarte de que “os dezasseis anos do reinado de D. Fernando supõem uma política global, coerente, bem-sucedida, de fomento da marinha, em geral, com ganhos evidentes para a marinha de guerra”, tentaremos, de seguida, equacioná-las em breves linhas.¹⁷

2. *Navegar em nome do rei*

Poucos meses depois de se ter tornado rei ou seja em Novembro de 1367, D. Fernando confirmava a jurisdição entregue aos almirantes sobre os alcaides, arrais, petintais das galés e homens do mar.¹⁸ E fazia-o, a pedido de Lançarote Pessanha, seguindo

¹⁴ Idem, pp. 176 – 182 e p. 229.

¹⁵ Rita Costa Gomes, *ob. Cit.* p. 122 e seguintes em particular sobre o atentado contra D. Fernando e os acontecimentos que se lhe sucederam.

¹⁶ António Domingues de Sousa Costa, ‘A Península Ibérica e o Cisma Do Ocidente. Repercussão Do Cisma Na Nacionalidade Portuguesa Do Século XIV e XV’, in *Monumenta Portugaliae Vaticana*, Braga: Editorial Franciscana, 1982, III–I, 9–874 E JÚLIO CÉSAR BAPTISTA, ‘Portugal e o Cisma Do Ocidente’, *Lusitania Sacra*, 1^a, 1956, 65–203.

¹⁷ Luís Miguel Duarte, “O fomento fernandino” in *Nova História Militar de Portugal*, dir de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, Lisboa: Círculo de Leitores, 2003, vol. I, pp. 303-304..

¹⁸ João Martins da Silva Marques, *Descobrimientos portugueses*, Lisboa: Inst. Nac. de Investigação Científica, 1988, vol. I, pp. 121-122.

o disposto por D. Dinis, monarca a cuja memória governativa então recuava, e cujas cartas de doação fazia copiar e integrar nesta confirmação, argumentando que o fazia com o intuito de legitimar o documento agora exarado e porque as justiças se recusavam a reconhecer os privilégios dados, em virtude das cartas de D. Dinis não constarem da confirmação, quando esta era apresentada. Desta forma, e mencionando que estas se encontravam escritas e registadas na sua chancelaria, D. Fernando as fazia, agora, incluir na confirmação. Assim, a memória de seu bisavô, conservada no arquivo régio, era retomada e utilizada na legitimação de uma ação fernandina, seguindo uma prática comum a todos os monarcas, ou seja, o retomar de doações anteriores e a sua integração em novas cartas.

Contudo, D. Fernando não desdenharia, com certeza, essa memória de um reinado longo e pacífico. Aliás, alguns anos depois, em meados de 1380, quando o bispo de Lisboa D. Martinho apresentou, em França, a obediência de D. Fernando à causa de Avinhão, fá-lo no contexto de um discurso de afirmação da importância da dinastia régia portuguesa, identificando os antepassados do actual rei e realçando os seus feitos, reservando para D. Dinis a imagem de um governo longo.

Com efeito, o reinado fernandino não seria particularmente longo e muito menos pacífico.

D. Fernando morreu jovem em Outubro de 1383. Curiosamente um dos últimos documentos exarados por este rei, em Setembro deste mesmo ano, reafirmava a confirmação genérica de privilégios concedidos e confirmados ao almirante Miçe Lançarote pelos reis anteriores. Reiterava então as autorizações que lhe permitiam ter cadeia, ouvidores, alcaides, meirinhos, porteiros e outros oficiais em todos os lugares do reino onde houvesse homens de vintenas do mar, bem como usufruir da competência de julgar os feitos dos homens do mar.¹⁹

Fernando parece assim começar e acabar um reinado com medidas de apoio à navegação e à organização dos homens do mar. Mas enquanto a primeira carta pode ser entendida como uma tentativa de assegurar a confiança na continuidade da política de apoio à navegação e ao desenvolvimento de um corpo especializado de marinheiros iniciada nos reinados anteriores, a última parece surgir como uma tentativa de garantir, num contexto de clara debilidade física do monarca, e na previsão de um futuro incerto, a continuidade dos apoios.

É, com efeito, possível que o almirante Lançarote, face à incerteza política, se tivesse tentado reassegurar dos seus direitos e privilégios através de uma nova carta régia de confirmação.

Contudo, são vários os documentos que, ao longo deste reinado, tiveram os almirantes como destinatários, reconhecendo-lhe ou confirmando-lhe a posse de privilégios e de direitos ou outorgando-lhe novos bens. A sua promulgação atesta o interesse régio em recompensar quem o servia na guerra marítima, nomeadamente no contexto de guerras recorrentes com o vizinho castelhano.

Mas a reafirmação de privilégios e a ressalva incluída em muitas dessas cartas de que a sua promulgação se devia às resistências locais ao cumprimento dos privilégios e direitos

¹⁹ João Martins da Silva Marques, *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, pp. 184-185.

doados, mostra que nem tudo seria fácil, quando falamos do exercício do poder por parte destes oficiais. Vindos muitas vezes de fora do reino, usufruindo de uma acentuada autonomia e de um amplo conjunto de privilégios, nem sempre estas personagens parecem ter sido bem vistas ou bem-recebidas pelos poderes locais instalados.

Pelo menos é o que se parece poder depreender, por exemplo, das resistências apresentadas pelos vereadores e almoxarife de Setúbal contra Lourenço Esteves, alcaide do mar em Setúbal, em nome dos privilégios do concelho e da ordem de Santiago.²⁰

Assim como parece ser a imagem que se depreende de uma carta que, igualmente em 1383 mas em Julho, Fernando promulga e que se articula com a de Setembro. Naquela o rei confirmava ao almirante o privilégio dado aos homens do mar de não serem obrigados a servirem por soldadas, dizendo que o fazia a pedido do almirante e o dirigia às justiças do reino para conhecimento e cumprimento.²¹

Mas estas cartas são apenas 4 exemplos de um conjunto mais amplo de medidas que se dispersam pelos 16 anos de reinado fernandino.

Medidas que não se limitaram a reforçar ou a legitimar os privilégios dados aos almirantes ou a aumentar os seus bens com a posse de algumas ilhas, da doação de vilas como a de Odemira ou dos direitos das saboarias pretas de localidades como Tavira, Castro Marim e Alcoutim.²² Doações que foram já identificadas e estudadas por vários autores.²³

Deve-se a este rei ainda a promulgação de um significativo grupo de medidas que tiveram como destinatários, vários dos grupos ligados à marinha e à construção naval.

Em 1375 D. Fernando, numa carta dirigida ao corregedor e regedores de Lisboa, impunha que as jornas dos petintais que eram calafates e dos carpinteiros de Lisboa que não eram petintais não deviam ser almotaçadas em virtude das mesmas serem definidas pelo almoxarife e pelo mestre das taracenas.²⁴ Acrescentava o rei que o não respeito pelo disposto fazia com que muitos dos homens em causa quisessem partir, algo que D. Fernando recusava por necessitar deles. Ainda a estes carpinteiros e calafates, moradores em Lisboa, concedia, em 1381, o direito de não servirem nas vintenens nem com os do concelho da cidade, em virtude de prestarem serviço nas taracenas e nas armadas do rei e não podendo então o rei dispensar o seu serviço.²⁵

A protecção estendia-se também aos que serviam o rei nas armadas, como acontecia com os moradores do concelho da Pederneira. A quem, ainda no mesmo ano de 1375, o rei deu autorização para que não participassem nas obras da alcçova de Santarém em virtude do serviço prestado na armada real bem como no transporte de madeira a partir do pinhal de Leiria.

²⁰ Mário Viana, 'O Almirantado e a Jurisdição Sobre Os Homens Do Mar Em Portugal Na Idade Média', in *Gentes de Mar En La Ciudad Atlantica Medieval*, Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2012, pp. 313-44.

²¹ João Martins da Silva Marques, *Descobrimientos portugueses*, vol. I, pp. 183-184.

²² João Martins da Silva Marques, *Descobrimientos portugueses*, vol. I, pp. 155-156 e pp. 141-142.

²³ Sobre a evolução do almirantado nos séculos medievais em Portugal e os privilégios concedidos veja-se Mário Viana, 'O Almirantado e a Jurisdição Sobre Os Homens Do Mar Em Portugal Na Idade Média', in *Gentes de Mar En La Ciudad Atlantica Medieval*, pp. 313-44.

²⁴ João Martins da Silva Marques, *Descobrimientos portugueses*, vol. I, p. 149.

²⁵ *Idem*, pp. 178-179.

Aparentemente casuísticas estas medidas parecem espelhar duas preocupações: uma a de organizar e manter os homens que serviam nas armadas régias, fosse na sua construção, fosse no seu manuseio e outra a de reafirmar a hierarquia, confirmando os privilégios e a jurisdição dos almirantes.

E estas duas linhas surgem de forma recorrente ao longo do reinado, reflectindo uma preocupação latente e um apoio continuado. No entanto, uma segunda leitura parece permitir algumas ilações sobre a sua dispersão cronológica.

Se as cartas dirigidas aos almirantes, muitas vezes na sequência de pedidos seus, parecem dispersar-se pelo reinado, embora com particular relevo para os anos que decorrem até ao final da primeira guerra com Castela, já entre estes anos e até ao início dos anos 80 parecem dominar as cartas dirigidas aos grupos que trabalhavam ou serviam o rei na navegação.

E, a este nível, 1375 parece ser particularmente emblemático. Se este é o ano de promulgação da Lei das Sesmarias é igualmente o ano de promulgação das cartas de protecção aos carpinteiros e calafates, bem como aos moradores da Pederneira, parecendo reflectir na legislação referente à navegação as preocupações com os homens e a mão de obra que o tinham levado à publicação da Lei das Sesmarias. Com efeito, em muitas destas cartas o rei reafirma a necessidade de manter os homens ligados às actividades da construção naval ou ao serviço da armada, justificando com essa necessidade as isenções e os privilégios dados.

Aliás, em data próxima, mas antes de 1380, Fernando constituiu aquela que seria uma das instituições mais realçadas pelos estudiosos do seu reinado. Falamos da chamada Companhia das Naus cuja criação apenas conhecemos a partir do relato deixado por Fernão Lopes,²⁶ mas que atesta não só a centralidade da actividade marítima e comercial no reino, mas sobretudo a importância que D. Fernando lhes reconhecia. Aliás como o próprio cronista realça a sua fundação justificava-se com o intuito da terra ser “*melhor mantheuda e mais honrada e os naturaes d’ ella mais rricos e abastados, per aazo das muitas carregações que sse faziam*”.²⁷

Mas foi também ao longo destes anos que Fernando concedeu especiais privilégios e isenções aos mercadores e moradores de Lisboa que construíssem barcos ou que os comprassem. Em 1377 privilegia todos os moradores de Lisboa que construíssem naus com mais de 100 tóneis ou as comprassem fora do reino e em 1380 privilegiava, igualmente, todos os mercadores e moradores de Lisboa que fizessem baixéis e naves de mais de 50 tóneis.²⁸ Aliás, 50 tóneis era igualmente a medida acima da qual os navios deviam ser registados na Companhia das Naus.

O apoio então dado era justificado pela riqueza que o transporte de mercadorias e o comércio traziam ao reino, mas as medidas de protecção funcionavam igualmente como

²⁶ Fernão Lopes, *Crónica de D. Fernando*, pp. 319-324. Este excerto foi incluído na obra *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, pp. 173-175.

²⁷ Fernão Lopes, *Crónica de D. Fernando*, p. 319.

²⁸ João Martins da Silva Marques, *Descobrimientos portugueses*, vol. I, pp. 158 – 160 e pp. 174-175.

incentivos ao desenvolvimento da construção naval, e adicionalmente poderiam permitir ao rei dispor de uma frota de navios em caso de guerra.

Com efeito, e este será um último ponto que gostaria de realçar, em muitos dos documentos referidos, mas também em outros aqui não expressamente invocados, perpassa a preocupação régia com a guerra marítima. É verdade que os dados são dispersos e esparsos.²⁹ Sabemos, contudo, pelo relato que Fernão Lopes fez da expedição a Sevilha que esta teve na base galés régias às quais se juntavam naus do seu reino e outras alugadas. Assim como sabemos que a sua manutenção, à distância, e durante longos períodos de tempo, como foi o caso, se saldou na morte de muitos marinheiros e em encargos diversos.

Se o registo dos navios pela Companhia das Naus permitia recensear e conhecer os navios existentes e identificar os seus donos, permitia também ao rei perceber as possibilidades que tinha em termos de actividade e guerra marítima. E, neste contexto, a chamada Guerra dos Cem Anos trouxe uma nova centralidade para a guerra marítima e a sua prática determinou alterações nas operações navais, nomeadamente no século XV; como o recente estudo de Craig Lambert demonstrou a partir das operações na véspera da batalha de Agincourt.³⁰

D. Fernando parece, pois, ter protagonizado ao longo de todo o seu reinado a elaboração de um conjunto de medidas que visaram reforçar a marinha e a presença militar do rei no mar. Medidas que visaram, igualmente, reforçar a identidade dos grupos que serviam na construção dos navios régios e na armada do rei e que se concentraram, com particular relevância, nos anos compreendidos entre o final da segunda guerra com Castela e os anos finais do seu governo. De certa forma coincidem com os anos centrais da governação fernandina durante os quais as tentativas de ultrapassar os problemas colocados pela crise económica ganham terreno e se procuram consolidar.

Coincidem igualmente com a crescente centralidade dada à guerra marítima e ao mar como campo de batalha. Se, por um lado, D. Fernando recupera e continua uma política de consolidação do poder naval do reino, a verdade é que o faz num contexto diferente do dos seus antecessores e durante o qual o espectro da guerra surge como um elemento continuamente presente.

O agravamento do estado do rei e a sua morte mergulhariam o reino numa crise dinástica de contornos conhecidos.

Contudo, estes anos coincidentes com o reinado fernandino, representam um período a ter em conta na definição e consolidação da presença de Portugal no mar. Tanto mais quando, na segunda metade do século XIV, as guerras em curso não discutiam apenas áreas de influência terrestres mas também áreas de circulação marítimas e comerciais, tal como a política dos reinados subsequentes viriam a demonstrar.

²⁹ Sobre a complexidade e custos da montagem de frotas marítimas veja-se Craig L Lambert, *Shipping the Medieval Military: English Maritime Logistics in the Fourteenth Century*, Cambridge: Cambridge University Press, 2012.

³⁰ Craig Lambert, 'Henry V and the Crossing to France: Reconstructing Naval Operations for the Agincourt Campaign, 1415', *Journal of Medieval History*, 43.1 (2017), 24–39 <<https://doi.org/10.1080/003044181.2016.1236503>>.

NAVEGADORES ITALIANOS E AS ILHAS ATLÂNTICAS NO *DE CANARIA* DE BOCCACCIO

Francesco Guidi-Bruscoli

Num manuscrito da Biblioteca Nacional de Florença, classificado como *Banco Rari*, 50 (anteriormente *Magliabechiano*, II, II, 37) e conhecido como *Zibaldone Magliabechiano*, há um breve tratado em latim (dois folios) intitulado *De Canaria et insulis reliquis ultra Hispaniam in Oceano noviter repertis* ou, de forma abreviada, *De Canaria*. O autor desta obra é Giovanni Boccaccio, famoso pelo *Decameron*, mas também por muitas outras obras. Se neste Simpósio celebramos o 700º aniversário do contrato com Pessanha, há poucos anos, em 2013, em Itália celebraram-se os 700 anos do nascimento do escritor.

1. O *De Canaria* ao longo dos séculos

A atribuição do texto a Boccaccio foi, no passado, questionada por alguns; mas já há alguns anos que ilustres estudiosos do escritor concordam em ignorar tais dúvidas¹. No entanto, apesar da fama do seu autor, que em Itália é considerado um dos principais expoentes da literatura medieval, o texto permaneceu em forma manuscrita por quase quinhentos anos, até 1826 quando foi apresentado tanto na versão original, como na tradução italiana por Sebastiano Ciampi numa carta ao diretor da *Antologia Vieusseux*². No ano seguinte, Ciampi republicou o *De Canaria* numa obra mais ampla³ e, em 1830, publicou uma nova edição em Milão, fazendo pequenas correções⁴. Embora a transcrição de Ciampi tenha sido posteriormente criticada⁵, não há dúvida de que a esse estudioso deve ser dado o crédito pela redescoberta do texto de Boccaccio.

¹ Veja-se por exemplo Vittore BRANCA, *Linee di una storia della critica al Decameron, con bibliografia boccaccesca completamente aggiornata*, Roma, Società Anonima Ed. Dante Alighieri, 1939, p. 100; ID., *Tradizione delle opere di Giovanni Boccaccio*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 1958, p. 117; Manlio PASTORE STOCCHI, “Il “De Canaria” boccaccesco e un locus deperditus nel “De insulis” di Domenico Silvestri”, in *Rinascimento*, 10 n. 2 (1959), pp. 143-156; Giorgio PADOAN, “Petrarca, Boccaccio e la scoperta delle Canarie”, in *Italia medioevale e umanistica*, 7, 1964, pp. 263-277, reimpresso em ID., *Boccaccio, le Muse, il Parnaso e l’Arno*, Florença, Olschki, 1978, pp. 277-291.

² “Lettera del Prof. SEBASTIANO CIAMPI sulla scoperta dell’Isole Canarie, fatta l’anno 1341, dai navigatori Fiorentini, Genovesi e Spagnuoli”, in *Antologia Vieusseux*, vol. 24, n. LXXI-LXXII (Novembro-Dezembro), 1826, pp. 133-147.

³ Sebastiano CIAMPI, *Monumenti d’un manoscritto autografo di messer Gio. Boccacci da Certaldo*, Florença, Giuseppe Galletti, 1827, pp. 53-59, tradução italiana pp. 60-66.

⁴ Sebastiano CIAMPI, *Monumenti di un manoscritto autografo e lettere inedite di messer Giovanni Boccaccio da Certaldo*, Milano, Paolo Andrea Molina, 1830, pp. 55-63, tradução italiana pp. 64-71.

⁵ PASTORE STOCCHI, “Il “De Canaria” boccaccesco...”, pp. 143-145.

Fora das fronteiras italianas, o texto foi transcrito e publicado pela primeira vez em língua portuguesa em 1835 nas *Memorias da Academia Real das Ciências* de Lisboa⁶: o texto foi lido na sessão ordinária da Academia no dia 8 de abril do mesmo ano por Joaquim Joze da Costa de Macedo. Junto ao texto latino e português do *De Canaria* foi publicado o texto português do “Contrato com Micer Manuel Peçanho”. A primeira versão francesa (com texto latim em nota) é de 1842: o *De Canaria* foi incluído na introdução que Sabin Berthelot fez ao primeiro volumen da *Histoire naturelle des iles Canaries*⁷. Este volume foi traduzido em castelhano em 1849 por Juan Arturo Malibrán, que não reproduziu o original em latim, mas limitou-se a traduzir a versão francesa: o texto é, em qualquer caso, a primeira versão em castelhano do *De Canaria*⁸. Em inglês a primeira tradução é de 1872: Henry Major incluiu-o na introdução à tradução de um trabalho francês sobre as ilhas Canárias⁹. Posteriormente, houve também outras edições em varios idiomas¹⁰.

Não é coincidência que os dois eventos - a viagem de descoberta/redescoberta das Ilhas Canárias e o contrato de Pessanha - estejam publicados conjuntamente na edição portuguesa, porque se inserem num século, entre os meados do século XIII e os meados do XIV, em que o alto nível atingido pela marinha italiana lhe permitiu uma gama de acções que ultrapassou as fronteiras da península. O conhecimento técnico por um lado e os interesses comerciais por outro, no entanto, permitiram que uma frota genovesa chegasse pela primeira vez a Bruges, inteiramente por mar através do estreito de Gibraltar, já em 1277. Mas, desde o século anterior, os mercadores genoveses tinham estado activos no noroeste de África¹¹. E antes de Pessanha ser nomeado almirante em Portugal, já na segunda metade do século XIII Ugo Vento tinha sido nomeado, pelo Rei Afonso

⁶ Joaquim Joze da Costa de MACEDO, “Additamentos à primeira parte da memoria sobre as verdadeiras épocas em que principiáram as nossas Navegações e Descobrimentos no Oceano Atlantico”, in *Memorias da Academia R. das Sciencias de Lisboa*, Tomo XI, Parte II, Lisboa, Academia R. das Sciencias de Lisboa, 1835, pp. 178-184 (texto latino pp. 220-225).

⁷ Philip BARKER-WEBB – Sabin BERTHELOT, *Histoire naturelle des iles Canaries*, Paris, Béthune, 1842, vol. I, parte I, *L’Ethnographie et les Annales de la Conquête*, pp. 23-29.

⁸ *Ethnografia y anales de la conquista de las Islas Canarias*, escrita en francés por Sabin Berthelot y traducida al castellano por Juan Arturo Malibrán, Santa Cruz de Tenerife, Imprenta, Litografia y Librería Isleña, 1849, pp. 19-24.

⁹ Richard Henry MAJOR, *The Canarian, or, Book of the Conquest and Conversion of the Canarians in the year 1402*, London, Hakluyt Society, 1872, pp. xiii-xix (reimpresso em New York, Franklin, 1969). O original francês é: *Le Canarien; ou, Livre de la conquête et conversion faicte des Canariens à la foy et religion catholique apostolique et romaine en l’an 1402*, par Messire Jehan de Bethencourt ... Composé par Pierre Bontier ... et Jean Le Verrier.

¹⁰ Veja-se por exemplo os trabalhos citados em *Monumenta Henricina*, 15 vols, Coimbra, Comissão Executiva do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960-74, vol. I, p. 201, e em Francesco SURDICH, “Gli esploratori genovesi del periodo medievale”, in *Miscellanea di storia delle esplorazioni*, Genova, Fratelli Bozzi, 1, 1975, pp. 174-175 (nota 173).

¹¹ Pelo contrário, os navegadores venezianos ainda restringiram a sua atenção principalmente para o Oriente e apenas com Alvise de Ca’ da Mosto, nos meados do século XV, também teriam explorado o Atlântico (Pietro BAROZZI, “La riscoperta delle Canarie”, in Ilaria Luzzana Caraci (org.), *Le Americhe Annunciate. Viaggi ed esplorazioni liguri prima di Colombo*, Reggio Emilia, Edizioni Diabasis, 1991, p. 100, nota 2).

X de Castela, Almirante de Castela; e Benedetto Zaccaria, no seu lugar como “almirante mayor” de Sancho IV (sucessor de Afonso X), conseguiu uma vitória muito importante contra os mouros marroquinos em Marzamosa (1291).

Apenas após os meados do século XX, no entanto, floresceram os estudos sobre o *De Canaria* de Boccaccio, tanto do ponto de vista filológico como do ponto de vista geográfico. Por exemplo, estudos do primeiro tipo focaram-se na busca de influências recíprocas com outros textos contemporâneos ou imediatamente seguintes, e também abriram o debate sobre a data do trabalho, dentro da vasta produção de Boccaccio. Os estudos geográficos, por sua vez, fizeram parte do debate sobre as primeiras explorações do Atlântico e as viagens de descoberta/exploração das Ilhas Canárias. Se há pouca certeza sobre várias viagens dessa época, e o debate entre os estudiosos continua em aberto, a ocorrência da viagem descrita no texto de Boccaccio é considerada fidedigna.

2. As Ilhas Afortunadas, as Ilhas Canárias e as viagens genovesas dos séculos XIII-XIV

Muito tem sido escrito sobre as Ilhas Afortunadas: essas ilhas foram mencionadas com grande continuidade pelos autores antigos, de Pomponio Mela e Plínio o Velho (no I século d.C.) a Isidoro de Sevilha (VII século), entre outros. Todos estes autores variaram entre a descrição geográfica e o mito: Isidoro de Sevilha ligou-as ainda com o tema do Paraíso¹². Agora as Ilhas Afortunadas (identificadas com as Ilhas Canárias) estavam a ser redescobertas e entraram no horizonte geográfico (e mental) dos homens do Renascimento.

Foram realizadas viagens dos genoveses além do estreito de Gibraltar, como mencionado, desde o final do século XIII: em 1291 os irmãos Ugolino e Vadino Vivaldi desapareceram sem dar notícias ao longo de uma empresa que talvez procurasse levá-los à Índia (de acordo com alguns circum-navegando a África, para outros navegando para o oeste no Oceano Atlântico) ou talvez a explorar as costas da África Ocidental. Também são conhecidas as viagens para os recuperar. No entanto, não é demonstrável (ou não foi provado até agora), que alguma dessas empresas tenha realmente descoberto as Canárias. O resultado deve ser atribuído ao genovês Lanzarotto Malocello, que terá chegado por volta de 1336¹³. Outros antecipam a descoberta de Malocello para 1312¹⁴, mas esta versão não parece convincente, embora o debate ainda esteja em aberto devido à incerteza das fontes. Nem a data de chegada de Malocello a Lisboa é conhecida, mas alguns especulam que ele poderia ser um dos “sabedores de mar” que chegaram com Pessanha.

¹² Marcos MARTÍNEZ, “Boccaccio y su entorno en relación con las Islas Canarias”, in *Cuadernos de Filología Italiana*, nº extraordinario, 2001, pp. 97-98. Não mencionaremos aqui os muitos escritos modernos que tratam das Ilhas Afortunadas. O leitor encontrará muita informação na bibliografia citada nas notas deste artigo.

¹³ Charles VERLINDEN, “Lanzarotto Malocello et la découverte portugaise des Canaries”, in *Revue belge de philologie et d'histoire*, 38, 1958, pp. 1173-1209.

¹⁴ Charles DE LA RONCIÈRE, *La découverte de l'Afrique au moyen âge. Cartographes et explorateurs*, 2 vols, Cairo, Société royale de géographie d'Égypte, 1924-25, Tomo II, *Le périple du continent*, p. 3.

A primeira vez que o nome de Lanzarotto aparece num mapa, um portulano, é em 1339: é o portulano Dulcert, onde estão representadas uma ilha chamada “Insula de Lançarote Mallucellus” e a cruz de São Jorge, símbolo de Génova. Mas o fato que as Canárias não aparecem em nenhum mapa anterior não é prova de que elas ainda não tivessem sido descobertas. Nem a data de 1339 deve ser seguramente próxima da descoberta. E de certa forma, a presença da bandeira Genovesa não deve ser entendida como um sinal de conquista (ou posse), mas simplesmente como uma homenagem ao que foi referido como o descobridor (especialmente se Dulcert realmente for identificável com o genovês Dalorto)¹⁵. A mesma ilha aparece também no portulano dos irmãos Pizzigani em 1367.

Como Pietro Barozzi escreveu,

“a queste ipotetiche conoscenze è ovviamente del tutto inutile tentare di dare una dimensione credibile in mancanza di documentazione adeguata, ma è pur sempre opportuno tener presente che essa può (o forse deve?) essere esistita, perché chi ha un po’ d’esperienza di storia delle esplorazioni sa che l’eroe proteso verso l’ignoto ad aprire nuove vie per l’umanità dapprima scettica e irridente, poi osannante e infine invidiosa, è in gran parte creato da autori portati all’epica, mentre la scoperta del mondo è il frutto di una vastissima opera di collaborazione, anche involontaria ed inconscia, fra personaggi grandi, piccoli e minimi, la maggior parte dei quali destinata a restare nell’ombra”¹⁶.

3. A viagem de 1341

Então vejamos a viagem contada por Boccaccio, por ele conhecida graças à chegada de uma carta enviada em 15 de novembro de 1341 para alguns mercadores florentinos residentes em Sevilha. De acordo com Padoan, pouco depois, em 1342-44, Boccaccio completou o seu trabalho, que foi então copiado no *Zibaldone* entre 1351 e 1356¹⁷.

A 1 de julho de 1341 uma pequena frota, composta por três barcos, saiu de Lisboa: dois navios foram armados pelo soberano de Portugal e uma “embarcação mais pequena” por florentinos, genoveses, castelhanos e outros espanhóis. O objetivo da viagem foi chegar a “aquellas ilhas que, segundo a opinião vulgar, dizemos terem-se descoberto”. A bordo dos navios houve “cavallos, armas e vários instrumentos bellicos para expugnar

¹⁵ BAROZZI, “La riscoperta delle Canarie...”, pp. 77-78.

¹⁶ BAROZZI, “La riscoperta delle Canarie...”, p. 76: “a estes conhecimentos hipotéticos é obviamente inútil tentar dar uma dimensão credível na ausência de documentação adequada, mas ainda é oportuno ter em mente que ela pode (ou talvez deve?) ter existido, porque quem tenha um pouco de experiência sobre a história das explorações sabe que o herói que tende ao desconhecido para abrir novos caminhos para a humanidade, a princípio cética e zombeteira, e depois ousada e finalmente invejosa, é em grande parte criado por autores com uma atitude para a epopeia, enquanto a descoberta do mundo é o fruto de uma vasta colaboração, mesmo involuntária e inconsciente, entre personagens grandes, pequenos e mínimos, a maioria deles destinada a permanecer nas sombras”.

¹⁷ PADOAN, “Petarca, Boccaccio e la scoperta...”, pp. 263-277.

idades e castelos”; embora na verdade não foram realizadas ações militares durante a viagem.

Um dos capitães era o genovês Niccoloso da Recco, que foi o que contou a história da viagem, mesmo que por vezes com uma certa reticência, como veremos. Como indica uma nota à margem, escrita com a mesma mão que o resto da relação, um dos outros capitães era o florentino Angelino del Tegghia de’ Corbizzi. Graças aos ventos favoráveis, os navios chegaram ao seu destino em cinco dias e, depois de explorar algumas ilhas nos meses seguintes, retornaram a Lisboa, onde chegaram em novembro, cerca de quatro meses após a partida. A brevidade da viagem de ida (cinco dias) também sugeriu a algum estudioso a presença a bordo de Malocello, ou de alguém que já conhecia bem a rota¹⁸.

A carta menciona algumas das ilhas que estão, de acordo com Niccoloso da Recco, a 900 milhas de Sevilha. Muitas ilhas foram relatadas, sugerindo que durante os quatro meses da sua viagem, os navegadores também exploraram Madeira e Porto Santo, bem como as Ilhas Canárias (que, no entanto, são constituídas por 13 ilhas, entre as maiores e as menores). Certamente bem identificável pela descrição é Tenerife, da qual é descrito o Pico de Teyde (3.700 mt. acima do nível do mar). Menos certa é a identificação de outras ilhas, embora seja provável o primeiro desembarque em Lanzarote (“toda pedregosa, e com arvores”, com homens correndo nus) e uma posterior chegada a Fuerteventura.

Boccaccio – seguindo claramente o relato de Niccoloso da Recco – dedica muito espaço à descrição das populações locais. A população que Boccaccio descreve é a dos guanches de Gran Canaria, uma população que, no final do século XV, teria sido varrida pela colonização castelhana. Boccaccio descreve-os como “bons selvagens”, sublinhando a sua inocência característica dos estereótipos da época; e presumivelmente usou essa imagem para realçar – em contraste – a degeneração da sociedade florentina ou europeia em que ele vivia. Também enfatiza que “esta multidão de gente mostrava desejo de ter commercio e entreter-se com os que estavam nas náos”. Aliás, essa imagem positiva era totalmente diferente da fornecida por Petrarca, numa passagem muito célebre da *Vita solitaria* (II, 11)¹⁹. Quanto ao idioma, os europeus e os guanches entenderam-se uns aos outros através de gestos. Mas no final da carta é apresentada uma lista de números, de 1 a 16, conforme foram designados pela população local.

Ao retornar, os navios levaram “4 homens dos habitantes daquellas ilhas” e várias mercadorias, como “pelles de bodes e cabras, cebo, azeite de peixe, e fragmentos de phocas, pão vermelho para tingir, quasi como o brazil ... porém que não é o brazil; e alem disso cortiça d’arvores que igualmente tinge de vermelho, e também terra vermelha”. Na obra de Boccaccio estão também presentes elementos da cultura mercantil como: uma lista de mercadorias para serem negociadas; a ênfase sobre a atitude comercial dos próprios povos indígenas; a indicação dos resultados económicos da viagem para os mari-

¹⁸ MARTÍNEZ, “Boccaccio y su entorno...”, p. 102.

¹⁹ Theodore J. CACHEY jr., “Petrarca, Boccaccio e le Isole Fortunate. Lo sguardo antropologico”, in Roberta Morosini (org.), *Boccaccio geografo. Un viaggio nel Mediterraneo tra le città, i giardini e... il 'mondo' di Giovanni Boccaccio*, Florença, Pagliai, 2010, pp. 214-217.

nheiros (resultados que, porém, foram realmente limitados, pois apenas conseguiram pagar as suas despesas).

Como observado por Vittore Branca, um dos maiores estudiosos de Boccaccio, o *De Canaria* encontra-se no início de uma tradição, que então floresceu entre o século XV e o início do século XVI, e que tem no seu centro a história das viagens de descoberta e exploração oceânica. Neste caso, como em muitos outros casos conhecidos – por exemplo as primeiras viagens da Carreira da Índia portuguesa – o relato está inserido dentro de uma carta mercantil dividida em quatro partes bem identificadas:

- 1) relatório da navegação
- 2) história do primeiro encontro com as ilhas / terras e com as suas populações
- 3) continuação da viagem com mais exploração
- 4) considerações sobre o comércio e descrição (antropológica) das populações locais²⁰.

Segundo Formisano, a primazia de antecedente de um género literário (a história das viagens de descoberta e exploração) não deve ser atribuída tanto ao *De Canaria*, mas sim à carta original, ainda que o autor toscano tenha entendido e certamente partilhado o seu espírito²¹.

4. A fonte do *De Canaria*: a carta dos mercadores florentinos

Grande parte do relato foi feito ao autor da carta – que Boccaccio utilizou como fonte principal – por Niccoloso da Recco, um genovês que tinha sido o capitão de um dos navios. Muito do que Boccaccio escreveu deriva da história que Niccoloso contou no regresso da viagem a alguns mercadores italianos, que certamente escutaram atentamente o que estava a acontecer para além do Estreito de Gibraltar. No entanto, como observado pelo próprio Boccaccio, “outras muitas coisas acharão que este Nicoláo não quiz referir” (“ceterum et multas alias res invenere, quas hic Niccolosus noluit recitare”).

Muitos investigadores argumentaram que os “mercadores florentinos estabelecidos em Sevilha” foram representantes da companhia dos Bardi, os quais enviaram a carta para a sede florentina. Na verdade, existem várias indicações a favor desta hipótese:

– Primeiro: os Bardi tinham uma filial em Sevilha, ativa pelo menos a partir dos anos trinta do século XIV. Além disso, representantes da ilustre família florentina, que constituía um dos gigantes financeiros na Europa do início do século XIV, estavam ativos em Lisboa pelo menos desde 1338, como mostra o privilégio concedido por D. Afonso

²⁰ Vittore BRANCA, “Dal favoloso al realistico e al parodico: esotismo fra pellegrini, mercatanti e Boccaccio lanciati da pionieri sulle rotte di Colombo”, in *Versants: Revue suisse des littératures romanes*, 23 (1993), p. 10.

²¹ Luciano FORMISANO, “Quello che del *De Canaria* spettò realmente a Boccaccio”, in *Boccaccio veneto. Settecento anni di incroci mediterranei a Venezia*, Atti del Convegno Internazionale (Venezia, Wake Forest University, Casa Artom, 20-22 giugno 2013), orgs. Luciano Formisano - Roberta Morosini, Ariccia, Aracne, 2015, pp. 123-132 (reimpresso em *Il nome dell'autore. Studi per Giuseppe Tavani*, orgs. Luciano e Carla Rossi, Roma, Viella, 2015).

IV a *Beringel Omberte*, Niccolò Bertoldi e outros mercadores da companhia dos Bardi²². É, portanto, possível que a notícia tenha circulado pelo *network* dos Bardi e assim rapidamente tenha chegado de Lisboa a Sevilha; como é possível que o próprio Niccoloso tenha passado de Lisboa a Sevilha depois do retorno.

– Segundo: o pai de Boccaccio, Boccaccio Chellini, tinha trabalhado para os Bardi de Nápoles de 1327 a 1338. O mesmo Giovanni tinha estado com o pai em Nápoles, embora nunca tivesse demonstrado qualquer interesse na profissão mercantil a que o pai pretendia iniciá-lo. Provavelmente Giovanni permaneceu em Nápoles até 1340, ano em que foi chamado a Florença. No entanto, é concebível que ele tinha mantido contatos com membros da família Bardi, com os quais o pai tinha trabalhado ao longo de mais de uma década.

– Terceiro: como observado na nota que explica a presença de Corbizzi, é especificado que ele era o primo dos filhos de Gherardino Gianni (“O Florentino que foi por capitão destas náos chama-se Angiolino del Teggia de’ Corbizzi, primo co-irmão dos filhos de Gherardino de Gianni”). Este último foi primeiro um feitor e depois um parceiro dos Bardi, entre 1319 e 1332, o ano da sua morte²³. O fato de que o parentesco entre os filhos deste e um dos protagonistas da empresa seja relatado poderia sugerir que foi através deles que a carta chegou a Boccaccio²⁴.

Corbizzi pertencia a uma família com sólidas tradições mercantis: bem documentada é a atividade em Avinhão (e na vizinha Montélimar) da companhia Girolami-Corbizzi, ativa nos anos trinta do século XIV²⁵. Mas infelizmente não sabemos nada sobre Angelino. E sabemos muito pouco também sobre o outro navegador mencionado, Niccoloso da Recco: um Niccolò da Recco fazia parte do *Consiglio degli Anziani* de Génova em 1352, 1356, 1371, 1376 e 1387, mas não há certeza de que seja a mesma pessoa (talvez se trate de mais do que uma, e quase certamente não poderia ser o navegador em relação às últimas três datas). Há, porém, uma cópia do século XVIII de uma antiga lápide (que agora está desaparecida) em que se sublinhou a obrigação – para os herdeiros – de comemorar missas para sua alma (“DOM MCCCLXIII die XX decembris. Frater Magister Petrus de Albertis papiensis cum eius conventu Ordinis Fratrum Sancte Marie de Monte Carmeli eo obligante imperpetuum celebrari unam messam pro anima Nicolosii de Recco et heredum suorum pro beneficio magno recepto ab eo et recepturo”). É de pensar que naquela data (1364) o ‘nosso’ Niccoloso estava morto²⁶.

²² João Martins da Silva MARQUES (org.), *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua História*, Lisboa, Edição do Instituto para a alta cultura, 3 vols, 1944-71, I, pp. 53-54.

²³ Armando SAPORI, *Il personale delle compagnie mercantili del Medioevo*, in ID., *Studi di storia economica*, 3 vols, Florença, Sansoni, 1955-67, II, p. 740.

²⁴ PASTORE STOCCHI, “Il “De Canaria” boccacesco...”, p. 150.

²⁵ Armando SAPORI, *Una compagnia di prestatori fiorentini ad Avignone nella prima metà del Trecento*, in ID., *Studi di storia economica*, 3 vols, Florença, Sansoni, 1955-67, III, pp. 101-119.

²⁶ Enrico BASSO, “Niccoloso da Recco”, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, vol. 78, 2013 ([http://www.treccani.it/enciclopedia/nicoloso-da-recco_\(Dizionario-Biografico\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/nicoloso-da-recco_(Dizionario-Biografico)/)).

5. As Ilhas Canárias e Portugal

A viagem de 1341 também é relevante para a história portuguesa, porque a ela parece referir-se implicitamente o rei Afonso IV, na sua famosa carta ao Papa Clemente VI de 12 de Fevereiro de 1345²⁷: Afonso IV procurava reivindicar para Portugal a posse das ilhas Canárias, que o pontífice concedeu a Castela, na pessoa de Luís de la Cerda com uma bula de 15 de novembro de 1344, chamada *Tue devotionis sinceritas*²⁸. Luís de la Cerda tinha solicitado tal investidura ao pontífice na perspectiva de um projeto utópico de conquistar para a fé cristã ilhas em parte verdadeiras, em parte míticas. De fato, o seu “principado” permaneceu unicamente no papel²⁹.

Na sua famosa epístola, no entanto, Afonso IV, apontou várias coisas:

- Primeiro: “as ilhas Afortunadas estavam mais perto de nós do que de qualquer outro príncipe”.

- Segundo: “mandámos lá as nossas gentes e algumas náos para explorar a qualidade daquella terra”. E, certamente, a viagem do *De Canaria* de Boccaccio faz parte dessas empresas de exploração.

- Finalmente, Afonso IV enfatizou como “cuidavamos em mandar huma armada para conquistar as referidas ilhas”, mas as guerras contra Castela (até 1339) e contra os mouros tinha impedido esse propósito.

O fato de o rei mencionar a guerra contra Castela é, além disso, relevante em si mesmo. As operações de guerra começaram em agosto de 1336 e o rei escreve que antes dessa data alguns portugueses tinham chegado às Ilhas Canárias (talvez referindo-se à viagem de Malocello). A viagem de 1341 foi, portanto, incluída na continuidade de tais explorações, embora, dadas as circunstâncias, não fosse possível organizar uma verdadeira operação de conquista³⁰. Depois da reaproximação castelhano-portuguesa, de fato, as frotas conjuntas destes dois países tinham estado envolvidas em batalhas vitoriosas contra os mouros – a partir da Batalha do Salado de 30 de outubro de 1340 – e isso certamente desviava forças (e atenção) da preparação de uma possível viagem de exploração. Por outro lado, a presença de castelhanos a bordo da pequena frota de 1341 junto com portugueses, florentinos e genoveses foi provavelmente o resultado da nova harmonia política entre Portugal e Castela.

Às empresas anteriores das quais fala o rei refere-se também o *De Canaria*, quando afirma que o destino da pequena frota de Corbizzi e Niccoloso da Recco era “eas insulas, quas vulgo repertas dicimus” (“aquelas ilhas que segundo a opinião vulgar dizemos terem-se descoberto”). O mesmo (breve) tempo de viagem, cinco dias, como mencio-

²⁷ *Monumenta Henricina...*, vol. I, Doc. 97, pp. 230-234. Entre a extensa bibliografia sobre esses feitos, ver, por exemplo, o recente Armênia Maria de SOUZA, “Afonso IV (1325-1357) e a doação das Ilhas Canárias pelo papa Clemente VI (1332-1342)”, in *Revista Portuguesa de História*, 46, 2015, pp. 47-64.

²⁸ *Monumenta Henricina...*, vol. I, Doc. 89, pp. 207-214. A investidura de Cerda é mencionada também por Petrarca na sua *De vita solitaria*.

²⁹ Gaetano FERRO, *Le navigazioni lusitane nell'Atlantico e Cristoforo Colombo in Portogallo*, Milão, Mursia, 1984², p. 45.

³⁰ MACEDO, “Aditamentos à primeira parte da memoria...”, pp. 191-192.

nado, pode indicar que os três navios navegaram em direção a um destino conhecido. Por último, deve dizer-se que, se a viagem de Malocello foi talvez mais ‘casual’, a de Corbizzida Recco foi uma viagem dirigida conscientemente para um destino bem conhecido, do qual se queria avaliar as perspectivas, mesmo em termos comerciais. Em suma, teve lugar uma passagem fundamental na história das viagens do Atlântico³¹.

6. O *De Canaria* e seus epígonos

O trabalho de Boccaccio teve uma difusão imediata, como demonstrado pela existência de algumas obras que derivaram diretamente dele: em particular, estudiosos modernos concentraram-se numa obra de Domenico Silvestri (*De insulis et earum proprietatibus*, 1385-1406) e numa de Domenico Bandini (*Fons memorabilium universi, ante 1374-1418*), ambas com notícias da expedição de 1341. Estudiosos do autor – embora com diferentes matizes – tenderam a sublinhar a derivação direta do *De Canaria* do escritor toscano. No entanto, como uma análise desse tipo nos distanciaria do tema principal deste artigo, remetemo-nos para a bibliografia existente, e, em particular, para os trabalhos de Pastore Stocchi³².

* * *

A viagem de 1341 foi um empreendimento que envolveu italianos, portugueses e espanhóis: alguns deles contribuíram em termos de homens, outros com capitais, outros com o seu conhecimento técnico, geográfico ou de navegação. Se estivéssemos a certificar com certeza a qual desses três componentes nacionais deve ser atribuído o verdadeiro mérito dessa empresa, não seríamos capazes de responder³³. Não poderíamos nem mesmo dizer para quem tal empresa trouxe as maiores vantagens, porque todos tinham os seus próprios interesses – fossem eles comerciais, geoestratégicos ou outros – os quais poderiam coexistir e talvez encontrar um terreno comum numa iniciativa como a que acabamos de descrever. Por conseguinte, é necessário concordar com Charles Verlinden que – no que se refere ao colonialismo europeu do século XIV – escreveu: “Italian influence was very important in Iberian colonization during the late Middle Ages and

³¹ BAROZZI, “La riscoperta delle Canarie...”, p. 85.

³² PASTORE STOCCHI, “Il “De Canaria” boccaccesco...”, pp. 143-156; Manlio PASTORE STOCCHI, *Tradizione medievale e gusto umanistico nel “De montibus” del Boccaccio*, Padova, Pubblicazioni della Facoltà di Lettere e Filosofia, 1963. Mas veja-se também PADOAN, “Petrarca, Boccaccio e la scoperta...”, pp. 263-277 e Silvano PELOSO, “La spedizione alle Canarie del 1341 nei resoconti di Giovanni Boccaccio, Domenico Silvestri e Domenico Bandini”, in *Actas do VI Coloquio de Historia Canario-Americana*, vol. II, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1984, Tomo II, Segunda parte, pp. 813-828. Inspirado em grande parte pelo trabalho de Pastore Stocchi, também se concentrou no assunto um historiador das explorações: Francesco SURDICH, “Due testimonianze poco note sulla scoperta delle Canarie”, in *Atti del II Convegno internazionale di studi colombiani (Genova, 6 e 7 ottobre 1975)*, Genova, Civico Istituto Colombiano, 1977, pp. 247-256.

³³ Caddeo provavelmente sofre de patriotismo excessivo quando enfatiza o papel desempenhado pelos italianos (Rinaldo CADDEO, *Le navigazioni atlantiche di Alvise da Cà da Mosto, Antoniotto Usodimare e Niccoloso da Recco*, Milão, Ampes, 1928, pp. 63-64).

early Modern Times, but it should always be kept in mind that external influence combines with internal development. There exist no Italian nor Spanish, nor Portuguese history of such evolution; there is only the general western one” (“A influência italiana foi muito importante na colonização ibérica durante o final da Idade Média e o início da era moderna, mas deve-se sempre ter em mente que a influência externa se combina com o desenvolvimento interno. Não há uma história italiana nem espanhola nem portuguesa de tal evolução; existe apenas uma história ocidental geral”)³⁴.

³⁴ Charles VERLINDEN, “Italian influence in Iberian Colonization”, in *The Hispanic American Historical Review*, 33, 1953, p. 211.

AS ORDENS MILITARES E O MAR: PROBLEMAS E PERSPECTIVAS

Luís Filipe Oliveira

Quase tudo apartava as ordens militares do mar e das actividades que nele tinham lugar. Em particular nos primeiros tempos, quando a geografia das suas fundações e dos conventos se desviaram por norma do litoral. As mais antigas e mais conhecidas, o Templo e o Hospital, haviam-se organizado em Jerusalém e aí se tinham instalado, ao passo que todas as suas congéneres peninsulares foram instituídas em cidades do interior, como Évora, Cáceres, ou Calatrava¹. É certo, no entanto, que escapam a este panorama outras instituições, a exemplo dos freires da espada da Livónia, ou dos teutónicos, ambas fundadas em núcleos portuários, em Riga e em Acre, e, no último caso, com a colaboração de gentes do mar². Além da cronologia mais tardia, estes testemunhos decorrem, sobretudo, do contexto colonial que os caracteriza, justificado pela conquista dos territórios pagãos do Báltico e pela recuperação de Acre, no âmbito da 3ª Cruzada. Sem que traduzam, assim, uma atracção peculiar pelas paisagens marítimas. De resto, se os freires da espada da Livónia foram absorvidos pelos teutónicos em 1230, por esta data os últimos deslocariam o convento de Acre para o castelo de Montfort³.

A par da geografia das fundações e das casas conventuais, o ideal de vida afastava igualmente as ordens militares do mar. Ao apostarem na conversão dos cavaleiros, reabilitando a profissão das armas e a guerra como formas de serviço a Deus, as ordens haviam-se preparado para os combates em terra. A protecção dos peregrinos e a segurança da terra e dos caminhos foram, como se sabe, a missão inicial dos templários e o motivo por que os hospitalários se tinham dotado com um corpo de combatentes, ainda antes da militarização da milícia⁴. A capacidade de apresentarem forças bem treinadas e equipadas, coesas e ordenadas, sem espaço para o heroísmo e a bravura individual, devido aos recursos que dispunham e à sujeição dos freires à disciplina monástica e à vida em comum⁵, dar-lhes-ia novas responsabilidades. Quer nas principais operações de guerra,

¹ Para os contextos e a geografia das fundações, Alan Forey, *The Military Orders from the Twelfth to the early Fourteenth Centuries*, Londres, 1992, pp. 6-43; Alain Demurger, *Chevaliers du Christ. Les ordres religieux-militaires au Moyen Âge (XI-XVI siècle)*, Paris, 2002, pp. 29-78; Carlos de Ayala Martínez, *Las órdenes militares hispánicas en la edad media (siglos XII-XV)*, Madrid, 2003, pp. 21-131.

² Alan Forey, *The Military Orders*, cit., pp. 17, 32-33; Alain Demurger, *Chevaliers du Christ*, cit., pp. 45-46, 68-70, 269; Kristjan Toomaspoeg, *Histoire des Chevaliers Teutoniques*, Paris, 2001, pp. 13-19.

³ Alan Forey, *The Military Orders*, cit., pp. 36-37; Alain Demurger, *Chevaliers du Christ*, cit., pp. 46, 70-76; Kristjan Toomaspoeg, *Histoire des Chevaliers*, cit., p. 27.

⁴ Alain Demurger, *Chevaliers du Christ*, cit., pp. 36-43. Para uma revisão do problema posto pela militarização do Hospital, Alain Demurger, *Les Hospitaliers. De Jérusalem à Rhodes, 1050-1317*, Paris, 2013, pp. 75-104.

⁵ Para o papel da cultura monástica na valia militar dos freires, Alan Forey, *The Military Orders*, cit., pp. 83-91; Alain Demurger, *Chevaliers du Christ*, cit., pp. 181 e ss.; Simonetta Cerrini, *La Révolution des Templiers. Une histoire perdue du XII^e siècle*, Paris, 2007, pp. 135-178.

e, sobretudo, nas batalhas campais — a regra do Templo já foi identificada como um modelo para a organização de cargas de cavalaria⁶ —, quer na guarda de castelos e na defesa das fronteiras da Terra Santa. Por finais do século XII, as ordens militares tinham construído importantes domínios territoriais, respondiam pela guarda de muitos castelos e representavam o maior contingente dos exércitos cristãos⁷. Haviam-se transformado, no fundo, nas principais responsáveis pela defesa dos territórios latinos da Síria e da Palestina. Nada de diverso nos outros espaços de acção das milícias, no Báltico, ou na Hispânia. Nesta última, onde o propósito das ordens militares se dirigira para a protecção da Igreja e a luta contra os muçulmanos, como lembravam as primeiras formas de vida de Calatrava e de Santiago⁸, estas adquiriram senhorios muito vastos, construindo, ou renovando, e controlando inúmeros castelos, que acompanhavam as diversas declinações da fronteira. Nas terras conquistadas ao Islão, em particular, também elas se haviam transformado em poderes territoriais bastante significativos⁹.

Apesar desta vocação terrestre das ordens militares, como justamente ela já foi designada¹⁰, o valor estratégico do mar não tardou a revelar-se. Os primeiros cruzados tinham quase todos viajado por terra para Jerusalém, rota depois usada pelas forças principais da 2ª Cruzada, ou por Frederico I em 1189¹¹. A 1ª Cruzada não fora, no entanto, uma expedição exclusivamente terrestre. Ainda que menos conhecida, teve uma componente naval, atestada pelos genoveses que seguiram por mar e pela presença de outros navios ocidentais, mas, sobretudo, pelo apoio decisivo da frota bizantina¹². Se bem que as fontes latinas tenham silenciado esta colaboração, ela foi determinante para a conquista de Antioquia e para a marcha vitoriosa dos cruzados, quer no plano da logística e das

⁶ Mathew Bennett, “*La Règle du Temple as a Military Manual or How to Deliver a Cavalry Charge*”, in Ch. Harper-Bill (ed.), *Studies in Medieval History presented to R. Allen Brown*, Woodbridge, 1989, republ. in *The Rule of the Templars. The French Text of the Rule of the Order of the Knights Templar*, ed. J. Upton-Ward, Woodbridge, 2005, pp. 175-188.

⁷ Alan Forey, *The Military Orders*, cit., pp. 44-45, 58-64; Alain Demurger, *Chevaliers du Christ*, cit., pp. 134-138. Também Anthony Luttrell, “As Ordens Militares de S. João e do Templo”, in F. Novoa Portela, C. de Ayala Martínez (eds), *As Ordens Militares na Europa Medieval*, Lisboa, 2005, pp. 45-77.

⁸ *Bullarium Ordinis Militiae de Calatrava*, ed. de I. de Ortega y Cotes, J. Alvarez de Baquedano e P. Zuniga y Aranda, *fac-simile* da edição de 1761, Barcelona, 1981, pp. 3-4, n.º 4; J. Leclercq, “La vie et la prière des chevaliers de Santiago d’après leur règle primitive”, *Liturgica*, 2, Montserrat, 1958, p. 354.

⁹ Para um panorama, Carlos de Ayala Martínez, *Las órdenes militares hispánicas*, cit., pp. 615-635; Philippe Josserand, *Église et Pouvoir dans la Péninsule Ibérique: Les Ordres Militaires dans le royaume de Castille (1252-1369)*, Madrid, 2004, pp. 6-11. Também os trabalhos reunidos por F. Novoa Portela e C. de Ayala Martínez (eds), *As Ordens Militares na Europa*, cit.

¹⁰ Michel Balard, “Introduction”, in Michel Balard (dir.), *Les Ordres militaires et la mer. 130 Congrès des sociétés historiques et scientifiques*, La Rochelle, 2005, Paris, 2009, p. 6.

¹¹ Alain Demurger, *Croisades et Croisés au Moyen Âge*, Paris, 2005, pp. 75-76. Para os problemas políticos e logísticos colocados pelos itinerários terrestres, Christopher Tyerman, *God’s War. A new History of the Crusades*, Londres, 2007, pp. 92-164; John France, “Logistics and the Second Crusade”, in *Logistics of Warfare in the Age of Crusades*, ed. de J. H. Pryor, Aldershot, 2006, pp. 77-93, republ. in John France, *Warfare, Crusade and Conquest in the Middle Ages*, Farnham, 2014, n.º XVI.

¹² Alain Demurger, *Croisades et Croisés*, cit., p. 77; Christopher Tyerman, *God’s War*, cit., p. 61; John France, “The First Crusade as a naval enterprise”, *The Mariner’s Mirror*, 83, 1997, pp. 389-397, republ. in John France, *Warfare, Crusade*, cit., n.º XIV. Para um panorama, John H. Pryor, *s. v. “Ships”*, in Alan Murray (ed.), *The Crusades: An Encyclopedia*, Santa Barbara, 2006, vol. IV, pp. 1096-1103.

comunicações, quer na assistência às operações em terra¹³. Devido ao controlo latino da Terra Santa, a frequência dos navios ocidentais acentuou-se, a exemplo das empresas navais do rei da Noruega em 1106-1110 e de Veneza em 1122-1124¹⁴, ou dos cruzados que tomaram parte na conquista de Lisboa e que dispunham de uma frota já muito considerável, com cerca de duzentos navios¹⁵. Por finais do século XII, as rotas marítimas impuseram-se no transporte em massa de cruzados e de peregrinos, com saídas a partir dos portos italianos e de Marselha, como os exércitos inglês e francês da 3ª Cruzada¹⁶. O avanço deveu-se a navios de maior tonelagem, capazes de carregar cavalos, homens e recursos, e à adopção simultânea de itinerários mais curtos, em mar aberto, com que se reduziram os custos e os tempos das viagens¹⁷. Dada a maior comodidade e a rapidez das travessias, por norma feitas em menos de um mês¹⁸, a importância do transporte marítimo seria reconhecida pela Igreja, garantindo o IV Concílio de Latráo, em 1215, o privilégio de remissão dos pecados para quem construísse, ou para quem disponibilizasse, ou quem construísse um navio para a Cruzada¹⁹.

Naturalmente interessadas no trânsito de combatentes e de provisões, as ordens militares pronto se adaptaram ao transporte por mar. Datam de meados do século XII as primeiras menções a navios do Hospital, em viagens entre Acre e Génova, prosseguindo depois para Marselha, ou entre Roma e a Sicília²⁰, a que se junta um diploma de 1166 que atesta a frequência do porto de Narbonne por naves do Templo e do Hospital²¹. Por finais da centúria, o Hospital participava na passagem de bens, de cruzados e de peregrinos, que se fazia a partir de Marselha e da Sicília, em parte devido às dispensas fiscais e

¹³ John France, “The First Crusade as a naval enterprise”, *cit.*, sobretudo pp. 394-396.

¹⁴ Para estes episódios, Alan Murray, *s. v.* “Sigurd Jorsalfar (1090-1130)”. in Alan Murray (ed.), *The Crusades*, *cit.*, vol. IV, pp. 1112-1113; Thomas Madden, *s. v.* “Crusade of 1122-1124”, *Ibidem*, vol. I, p. 308. Para outras referências, Alain Demurger, *Croisades et Croisés*, *cit.*, p. 77; Christopher Tyerman, *God’s War*, *cit.*, p. 170; John H. Pryor, *s. v.* “Ships”, *cit.*, p. 1097.

¹⁵ *A Conquista de Lisboa aos Mouros. Relato de um Cruzado*, ed. de Aires do Nascimento, introdução de Maria João Branco, Lisboa, 2001, pp. 54-56. Para o peso da supremacia naval do Ocidente, Carole Hillenbrand, *The Crusades: Islamic Perspectives*, Edimburgo, 2009, pp. 556-577; John France, “Warfare in the Mediterranean region in the age of the crusades, 1095-1291: a clash of contrasts”, in *The Crusades and the Near East: Cultural Histories*, ed. de C. Kostick, Londres, 2011, p. 17, republ. in John France, *Warfare, Crusade*, *cit.*, nº XVII.

¹⁶ Alain Demurger, *Croisades et Croisés*, *cit.*, p. 76; Christopher Tyerman, *God’s War*, *cit.*, pp. 402-403; David Jacoby, “Hospitaller Ships and Transportation across the Mediterranean”, in *The Hospitallers, The Mediterranean and Europe. Festschrift for Anthony Luttrell*, ed. de Karl Borchardt, Nikolas Jaspert, Helen Nicholson, Aldershot, 2007, p. 62.

¹⁷ Alain Demurger, *Croisades et Croisés*, *cit.*, p. 77; David Jacoby, “Hospitaller Ships”, *cit.*, pp. 62-63.

¹⁸ Alain Demurger, *Croisades et Croisés*, *cit.*, pp. 80-81; *Id.*, *Les Hospitaliers*, *cit.*, p. 425.

¹⁹ Joannes Dominicus Mansi, *Sacrorum Conciliorum. Nova et Amplissima Collectio*, t. 22, Veneza, 1778, col. 1062: “Hujus remissionis volumus esse participes, non solum eos qui naves proprias exhibebunt, sed etiam illos qui propter hoc opus naves studuerint fabricare”.

²⁰ David Jacoby, “Hospitaller Ships”, *cit.*, pp. 57-58; Kristjan Toomaspoeg, “Carrefour de la Méditerranée et arrière-pays de la croisade: les ordres religieux militaires et la mer au royaume de Sicile”, in Michel Balard (dir.), *Les Ordres militaires et la mer*, *cit.*, p. 104.

²¹ David Jacoby, “Hospitaller Ships”, *cit.*, p. 58 e nt. 4.

aos privilégios que aí obtivera²². A presença das ordens nessas rotas, ou nas que cruzavam o Báltico e o Atlântico, aumentaria no século XIII²³, estando bem documentada para Marselha. Segundo um diploma de 1233, mas que regula uma situação anterior, já com duas décadas, tanto o Templo, como o Hospital, estavam autorizados a carregar dois dos seus navios por ano, todos livres de impostos, os primeiros em Março e os outros em Agosto, podendo cada um levar um máximo de 1 500 peregrinos²⁴. A actividade naval das ordens não se esgotava nestes privilégios — sem carregar peregrinos, podiam operar outros navios para transportar os seus próprios bens —, mas eles manter-se-iam ao longo do século XIII, apesar das tensões e dos conflitos²⁵, pois asseguravam uma rota regular para a Terra Santa, tanto mais decisiva quanto era importante o seu património ao longo das regiões servidas pelo Ródano²⁶. Desde 1255, pelo menos, tinha aí o Templo um comendador da passagem, responsável pelo despacho de homens, de cavalos e de recursos²⁷, por certo em contacto com o comendador de Jerusalém, que velava pelo abastecimento do convento e pelas relações com o Ocidente²⁸. Por relevante que fosse, não era o único porto usado pelas ordens, nem na região²⁹, nem fora dela. Recorriam igualmente aos portos catalães para as remessas dos freires peninsulares³⁰, e, mormente, aos da Sicília e da Apúlia³¹, mais próximos das terras do levante. Dos portos de Messina e de Siracusa, aos de Barletta e de Brindisi, todos eram frequentados pelos navios das milícias, servindo

²² *Ibidem*, pp. 58-59; Kristjan Toomaspoeg, “Carrefour de la Méditerranée”, *cit.*, p. 104; Damien Carraz, “*Causa defendende et extollende christianitatis*. La vocation maritime des ordres militaires en Provence (XII-XIII siècles)”, in Michel Balard (dir.), *Les Ordres militaires et la mer*, *cit.*, p. 23.

²³ David Jacoby, “Hospitalier Ships”, *cit.*, p. 59; Kristjan Toomaspoeg, “Carrefour de la Méditerranée”, *cit.*, pp. 104-105; Alain Demurger, *Les Hospitaliers*, *cit.*, p. 423; Jurgen Sarnowsky, “The Military Orders and their Navies”, in *The Military Orders, Volume 4: On Land and by Sea*, ed. de J. Upton-Ward, Aldershot, 2008, pp. 43-45. Por essa época, a competência naval do Templo era reconhecida pelos monarcas ingleses (Helen Nicholson, “The military orders and the Kings of England in the Twelfth and Thirteenth Centuries”, in Alan Murray (coord.), *From Clermont to Jerusalem. The Crusades and Crusader Societies 1095-1500*, Leeds, 1995, pp. 211-212): entre 1214 e 1226, João Sem Terra e Henrique III tinham dois templários a administrar a sua frota naval.

²⁴ David Jacoby, “Hospitalier Ships”, *cit.*, pp. 58-62; Alain Demurger, *Les Hospitaliers*, *cit.*, p. 421; Malcolm Barber, *Templários: la nueva caballería*, Barcelona, 2001, pp. 255-256. Para a capacidade de carga dos navios, David Jacoby, “Hospitalier Ships”, *cit.*, pp. 67-68.

²⁵ *Ibidem*, pp. 60-61.

²⁶ Para a presença das duas ordens, Damien Carraz, *L'Ordre du Temple dans la Basse Vallée du Rhône (1124-1312). Ordres militaires, croisades et sociétés méridionales*, Lyon, 2005, pp. 102-108.

²⁷ Malcolm Barber, *Templários*, *cit.*, p. 256; Alain Demurger, *Les Templiers. Une chevalerie chrétienne au Moyen Âge*, Paris, 2005, p. 340; Jurgen Sarnowsky, “The Military Orders and their Navies”, *cit.*, p. 49.

²⁸ Alain Demurger, *Les Templiers*, *cit.*, pp. 146, 337. Era o comendador-mor quem cumpria essas funções entre os teutónicos, Jurgen Sarnowsky, “The Military Orders and their Navies”, *cit.*, p. 49.

²⁹ Para a frequência do porto de Toulon, não longe de Mareselha, por navios das ordens, Damien Carraz, “*Causa defendende et extollende christianitatis*”, *cit.*, p. 31; Alain Demurger, *Les Templiers*, *cit.*, pp. 339-340.

³⁰ Philippe Josserand, *Église et Pouvoir*, *cit.*, pp. 597-598; Pierre Vincent-Claverie, “Quelques réflexions sur les activités navales des ordres militaires”, in Michel Balard (dir.), *Les Ordres militaires et la mer*, *cit.*, pp. 15-16.

³¹ Malcolm Barber, *Templários*, *cit.*, pp. 256-258; Jurgen Sarnowsky, “The Military Orders and their Navies”, *cit.*, p. 47; Alain Demurger, *Les Hospitaliers*, *cit.*, pp. 421-422; Kristjan Toomaspoeg, “Carrefour de la Méditerranée”, *cit.*, pp. 103-105.

o último deles para a invernagem dos navios da região, e, também, para os do Templo, segundo testemunho de finais do século XIII³².

Tal aposta no transporte marítimo resultava numa presença sistemática nas cidades com bons ancoradouros e num interesse pelas estruturas portuárias. Na Terra Santa, onde os territórios latinos se reduziram à faixa litoral, sobretudo após a perda de Jerusalém em 1187, os indícios não são muitos, mas as comendas do Templo de Tortosa, de Tripoli, de Acre e de Tiro estavam articuladas com os portos respectivos³³. As de Tortosa e de Acre tinham poternas de acesso ao cais, estrutura igualmente existente na casa do Hospital em Tiro³⁴. Em Acre, que era à época o principal porto latino³⁵, dispunha o Hospital de umas tercenas na cidade velha, documentadas desde 1250³⁶. Nada de muito diverso no Ocidente, embora a informação seja um pouco mais abundante. Na costa adriática do sul da Itália, ou na Sicília, as principais ordens militares, dos teutónicos, aos templários e aos hospitalários, tinham comendas nas cidades portuárias mais importantes, por norma nos seus arrabaldes³⁷. O centro das operações estava em Barletta, por as casas dos templários, dos hospitalários e dos teutónicos na cidade serem sede das províncias respectivas³⁸, com capacidade para acolher muitos freires e peregrinos, ou nelas armazenar armas, cavalos e provisões³⁹. Era Brindisi, porém, o porto de saída, tendo sido aí que se projectou a construção de um farol em 1274, para dar segurança à navegação que se fazia para Oriente, e que contava com o apoio e o conselho dos freires do Templo e do Hospital, sem que a empresa tenha chegado a bom termo⁴⁰. Em Barcelona, as casas do Templo ocupavam um ângulo da antiga muralha romana sobranceiro ao mar⁴¹, ao passo que o porto de Marselha estava enquadrado e protegido pelas casas do Templo e do Hospital, uma a

³² Malcolm Barber, *Templários*, cit. p. 256; Alain Demurger, *Les Templiers*, cit., p. 341; Kristjan Toomaspoeg, “Carrefour de la Méditerranée”, cit. p. 104.

³³ Pierre Vincent-Claverie, “La marine du Temple dans l’Orient des croisades”, in Michel Balard (dir.), *Les Ordres militaires et la mer*, cit. pp. 48-49.

³⁴ *Ibidem*. Para Tiro, Denys Pringle, “The Military Orders in the Cities of the Holy Land”, in Damien Carraz (dir.), *Les Ordres Militaires dans la Ville Médiévale (1100-1350)*, Clermont-Ferrand, 2013, p. 86. Para as defesas portuárias, e, em particular, o uso de correntes para fechar as entradas, Benjamin Z. Kedar, “Prolegomena to a World History of Harbour and River Chains”, in *Shipping, Trade and Crusade in the Medieval Mediterranean. Studies in Honour of John Pryor*, ed. de Ruthy Gertwagen, Elizabeth Jeffreys, Farnham, 2012, pp. 3-37.

³⁵ Alain Demurger, *Croisades et Croisés*, cit., pp. 76-77, 86-87; Malcolm Barber, *Templários*, cit., pp. 259-261; David Jacoby, s. v. “Acre”, in Alan Murray (ed.), *The Crusades*, cit., vol. I, pp. 9-12.

³⁶ David Jacoby, “Hospitalier Ships”, cit., p. 61; Alain Demurger, *Les Hospitaliers*, cit., pp. 423-424.

³⁷ Kristjan Toomaspoeg, “Les ordres militaires dans les villes du Mezzogiorno”, in Damien Carraz (dir.), *Les Ordres Militaires dans la Ville*, cit., pp. 172-173, 175-176.

³⁸ *Ibidem*, p. 178.

³⁹ *Ibidem*, pp. 175-176; Alain Demurger, *Les Hospitaliers*, cit., pp. 413, 421.

⁴⁰ Kristjan Toomaspoeg, “Carrefour de la Méditerranée”, cit. p. 105; Alain Demurger, *Les Hospitaliers*, cit., p. 422.

⁴¹ Doadas à ordem em 1134, as casas foram sujeitas a importantes remodelações por meados do XIII, data da construção de uma capela decorada a fresco, Joan Fuguet Sans, “La casa del Palau del Temple, de Barcelona”, *Locus Amoenus*, nº 7, 2004, pp. 99-109; Joan Fuguet Sans, Carme Plaza Arque, “L’ordre du Temple dans la Couronne d’Aragon: aspects topographiques et archéologiques. Les cas de Tortosa et Barcelonne”, in Damien Carraz (dir.), *Les Ordres Militaires dans la Ville*, cit., pp. 245-249.

Este, a outra a Oeste da entrada⁴². Com semelhantes localizações, não surpreende que as ordens fizessem parte do mundo das trocas locais e das transacções marítimas, ou que as suas casas fossem usadas para a celebração de contratos entre comerciantes e para depósito de mercadorias, ou para a custódia e transferência de verbas em dinheiro⁴³.

Nenhuma das milícias possuía, no entanto, uma frota numerosa. Os dados não são muitos e nem sempre são fáceis de interpretar, dada a dificuldade em distinguir os navios próprios dos que eram fretados pelas milícias⁴⁴. Os acordos com Marselha previam, como se viu, a existência de dois navios do Templo e de outros dois do Hospital, sabendo-se, por outro lado, que este tinha, em 1248, três navios acostados em Marselha e aquele quatro em Barletta, em 1273⁴⁵. Entre o segundo terço do XIII e a primeira década do XIV, também ficou registada em Marselha a operação regular de cinco navios do Hospital e de quatro do Templo, todos conhecidos pelos nomes respectivos⁴⁶. Para os teutónicos, só há notícias para o Báltico em 1233, e, de novo, em 1236, quando a ordem fez construir dois navios, embora os alugueres fossem correntes⁴⁷. Em parte devido ao desaparego pelo tema por parte dos historiadores das ordens⁴⁸, os dados são escassos para a Península, mas é possível que elas tivessem meios navais modestos por meados do século XIII⁴⁹, antes de Afonso X projectar, em 1270, uma ordem de vocação naval, Santa Maria de Espanha, que não foi reconhecida por Roma e que seria absorvida pelos freires de Santiago⁵⁰. Não sendo numerosas, portanto, não mais que meia dúzia de navios no Templo e no Hospital, menos nas restantes⁵¹, as frotas das milícias impunham-se talvez por outras qualidades. Em 1246, uma das naves do Hospital, a Condessa, serviria de modelo para os vinte

⁴² Damien Carraz, “*Causa defendende et extollende christianitatis*”, *cit.*, pp. 24-25; Alain Demurger, *Les Hospitaliers*, *cit.*, p. 420

⁴³ Damien Carraz, “*Causa defendende et extollende christianitatis*”, *cit.*, pp. 31-32; Kristjan Toomaspoeg, “Les ordres militaires dans les villes”, *cit.*, p. 183. Alain Demurger, *Les Templiers*, *cit.*, pp. 316-329; *Id.*, *Les Hospitaliers*, *cit.*, pp. 416-419.

⁴⁴ Para alguns comentários, David Jacoby, “Hospitaller Ships”, *cit.*, pp. 62, 71; Damien Carraz, “*Causa defendende et extollende christianitatis*”, *cit.*, p. 33.

⁴⁵ Alain Demurger, *Les Hospitaliers*, *cit.*, p. 424; Kristjan Toomaspoeg, “Carrefour de la Méditerranée”, *cit.*, p. 105.

⁴⁶ Damien Carraz, “*Causa defendende et extollende christianitatis*”, *cit.*, p. 33

⁴⁷ Jurgen Sarnowsky, “The Military Orders and their Navies”, *cit.*, p. 43-44, 47; Pierre Vincent-Claverie, “Quelques réflexions sur les activités navales”, *cit.*, pp. 11, 13.

⁴⁸ Carlos de Ayala Martínez, *Las órdenes militares hispánicas*, *cit.*, pp. 536-537.

⁴⁹ As informações reunidas por Carlos de Ayala Martínez (*ibidem*, pp. 536-539), juntem-se os dados e as reflexões, nem sempre concordantes, de José Manuel Rodríguez García, “La Marina Alfonsí al asalto de Africa, 1240-1280. Consideraciones estratégicas e Historia”, *Revista de Historia Naval*, 85, 2004, pp. 27-55, e de Philippe Josserand, “Les ordres militaires et la bataille du détroit de Gibraltar sous le règne d’Alphonse X de Castille”, in Michel Balard (dir.), *Les Ordres militaires et la mer*, *cit.*, pp. 79-91. Para os navios do Templo em Aragão, citados num diploma de 1285, Alan Forey, *The Templars in the Corona of Aragón*, Londres, 1973, p. 326.

⁵⁰ Juan Torres Fontes, “La Orden de Santa Maria de Espana”, *Miscelanea Medieval Murciana*, vol. III, 1977, pp. 75-118; Philippe Josserand, *Église et Pouvoir*, *cit.*, pp. 658-664; Carlos de Ayala Martínez, *Las órdenes militares hispánicas*, *cit.*, pp. 108-112.

⁵¹ Jurgen Sarnowsky, “The Military Orders and their Navies”, *cit.*, p. 55; Pierre Vincent-Claverie, “Quelques réflexions sur les activités navales”, *cit.*, p. 16; Damien Carraz, “*Causa defendende et extollende christianitatis*”, *cit.*, p. 33. Também Michel Balard, “Introduction”, *cit.*, p. 6.

navios que o rei de França fretou em Marselha, devido ao seu tamanho, à equipagem e à capacidade de carga⁵². Ou por causa, ainda, de outros atributos menos evidentes, como o modo como estavam organizados e eram dirigidos, já que toda a operação fora entregue a um comité que integrava o prior do Hospital e o mestre do Templo em França⁵³.

Tais frotas estavam essencialmente formadas por navios de transporte. Era sobretudo o caso do Hospital, que só desenvolveria uma marinha de guerra por finais do século XIII⁵⁴. Data de 1273 a primeira referência conhecida a uma galera, dotada com um mastro e três velas e vendida nessa data pelo prior do Hospital em Messina, Jacques de Taxi, por cem onças de ouro⁵⁵, uma quantia já bastante considerável⁵⁶. Por essa época, não seriam muitas as embarcações de guerra da milícia, embora esta tivesse uma setia em Acre em 1288⁵⁷ e as suas galeras estejam mencionadas em Janeiro de 1292, quando Nicolau IV solicitou a sua colaboração na defesa da Arménia⁵⁸. Em contrapartida, o Templo havia organizado uma frota de guerra desde a 5ª cruzada, com pelo menos uma galera, mas sobretudo navios de transporte devidamente armados, que participaram no assalto a Damietta, em Agosto de 1218⁵⁹. As galeras do Templo voltariam a ser citadas noutras ocasiões, em 1250, em 1279 e em 1299⁶⁰, mas não é certo que fossem muitas, ou formassem uma armada permanente⁶¹. Por seu lado, os teutónicos tinham no Báltico alguns navios de guerra, documentando-se três em 1244 e outro em 1313⁶². Na Península, a Ordem de Santiago havia recebido uma galera de Afonso X, em 1253, que devia andar três meses no mar com uma tripulação de duzentos homens, trinta deles armados, enquanto os freires de Calatrava armariam outra galera para a cruzada de Jaime I, em

⁵² Damien Carraz, “*Causa defendende et extollende christianitatis*”, *cit.*, pp. 35-36; Alain Demurger, *Les Hospitaliers*, *cit.*, p. 423.

⁵³ Damien Carraz, “*Causa defendende et extollende christianitatis*”, *cit.*, p. 35.

⁵⁴ David Jacoby, “Hospitalier Ships”, *cit.*, pp. 71-72; Jurgen Sarnowsky, “The Military Orders and their Navies”, *cit.*, p. 45; Pierre Vincent-Claverie, “Quelques réflexions sur les activités navales”, *cit.*, p. 11. Também Jonathan Riley-Smith, *The Knights Hospitaller in the Levant, c. 1070-1309*, Basingstoke, 2012, pp. 92-93.

⁵⁵ Kristjan Toomaspoeg, “Carrefour de la Méditerranée”, *cit.*, p. 105.

⁵⁶ Corresponhia a cerca de 3 Kg de ouro, quantia superior aos nove marcos de ouro do censo que os reis portugueses pagavam a Roma, Alexandre Herculano, *História de Portugal. Desde o começo da monarquia até o fim do reinado de Afonso III*, ed. de José Mattoso, Lisboa, 1980, vol. III, p. 236; A. H. Oliveira Marques, “A moeda portuguesa durante a Idade Média”, *Ensaio de História Medieval Portuguesa*, 2ª ed., Lisboa, 1980, p. 201 e nt. 12.

⁵⁷ David Jacoby, “Hospitalier Ships”, *cit.*, p. 72.

⁵⁸ Jurgen Sarnowsky, “The Military Orders and their Navies”, *cit.*, p. 45; Alain Demurger, *Les Hospitaliers*, *cit.*, p. 425; Jonathan Riley-Smith, *The Knights Hospitaller*, *cit.*, p. 92. Segundo David Jacoby (“Hospitalier Ships”, *cit.*, p. 72), a ordem não possuía nenhuma galera até 1291.

⁵⁹ Pierre Vincent-Claverie, “La marine du Temple”, *cit.*, p. 49. Para uma visão menos entusiástica, Jurgen Sarnowsky, “The Military Orders and their Navies”, *cit.*, p. 50; Alain Demurger, *Les Templiers*, *cit.*, p. 338.

⁶⁰ Pierre Vincent-Claverie, “La marine du Temple”, *cit.*, pp. 50-51, Jurgen Sarnowsky, “The Military Orders and their Navies”, *cit.*, p. 50; Alain Demurger, *Les Templiers*, *cit.*, p. 338.

⁶¹ Alain Demurger, *Les Templiers*, *cit.*, p. 337-338. Em contrapartida, Pierre Vincent-Claverie, “La marine du Temple”, *cit.*, p. 52, sugere a existência de uma armada permanente.

⁶² Jurgen Sarnowsky, “The Military Orders and their Navies”, *cit.*, pp. 44, 51.

1269⁶³. Não é seguro, contudo, que esta última fosse própria e não tivesse sido alugada para a ocasião, ou que a primeira tenha entrado em acção ao serviço da milícia⁶⁴. Se havia uma aposta no mar, este não entrava com facilidade no horizonte de vida dos freires.

Devido por certo a estes desenvolvimentos e à experiência que entretanto se acumulara, os estatutos das milícias não tardaram a regular o transporte por mar e a vida a bordo dos seus navios. Por ser ele o responsável pelo abastecimento do convento, o comendador de Jerusalém tinha sob a sua autoridade, desde meados do XII, os navios próprios ou fretados pelo Templo, dele dependendo também o comendador do armazém do mar, em Acre⁶⁵. No Hospital, essas funções deviam estar a cargo do comendador do convento, que tinha, do mesmo modo, um sub-comendador às suas ordens, tal como é sugerido por diplomas do XIII⁶⁶. Depois de meados desta centúria, os estatutos do Hospital haveriam de ordenar a vida a bordo, ao tempo que consagravam um novo ofício, o de comendador de navio⁶⁷, com equivalentes no Templo por finais do século⁶⁸. Mais importante, foi a criação do almirante, que não se detecta no Templo, mas apenas no Hospital a partir de 1299, já depois da perda da Terra Santa, quando os conventos estavam na ilha de Chipre⁶⁹. Numa altura em que as ordens militares entravam numa outra fase da sua história, assim se estendia a sua cultura organizativa ao domínio do mar.

*

Desta face marítima das ordens, de que se procuraram esboçar os primeiros desenvolvimentos, pouco se conhece em Portugal. Assim como em Espanha⁷⁰, o assunto raramente interessou os investigadores, só havendo notícias disponíveis para os séculos finais da Idade Média⁷¹, após as expedições marítimas iniciadas pela coroa portuguesa. Isso

⁶³ Carlos de Ayala Martínez, *Las órdenes militares hispánicas, cit.*, pp. 536-538; Philippe Josserand, “Les ordres militaires et la bataille du détroit”, *cit.*, pp. 80-81.

⁶⁴ Para a ausência de notícias, Carlos de Ayala Martínez, *Las órdenes militares hispánicas, cit.*, p. 537.

⁶⁵ Alain Demurger, *Les Templiers, cit.*, p. 337. Para o passo da fonte, Henri de Curzon (ed.), *La Règle du Temple*, Paris, 1886, pp. 99-100, nº 119. Na tradução inglesa da regra (*The Rule of the Templars, cit.*, p. 49, nº 119), o armazém do mar de Acre (*voute d’Acre*) foi convertido num arsenal e o comendador respectivo numa espécie de almirante (*ibidem*, p. 54, nº 143 e nt. 143.1) da ordem.

⁶⁶ Jochen Burgtorf, *The Central Convent of Hospitallers and Templars. History, Organization, and personnel (1099/1120-1310)*, Leiden, 2008, p. 255.

⁶⁷ Alain Demurger, *Les Hospitaliers, cit.*, p. 427.

⁶⁸ Para o cargo no Templo, Pierre Vincent-Claverie, “La marine du Temple”, *cit.*, p. 51; Alain Demurger, *Les Templiers, cit.*, p. 341; Alan Forey, “Aragonese templars in the Holy Land in Cyprus in the late thirteenth and early fourteenth centuries”, in Isabel Fernandes (coord.), *As Ordens Militares e as Ordens de Cavalaria entre o Ocidente e o Oriente. Actas do V Encontro sobre Ordens Militares (Palmela, 15 a 18 Fevereiro 2006)*, Palmela, 2009, p. 459.

⁶⁹ Jochen Burgtorf, *The Central Convent*, pp. 144-145, 296-297, 312; Jurgen Sarnowski, s. v. “Amiral”, in Nicole Bériou, Philippe Josserand (dirs.), *Prier et Combattre. Dictionnaire européen des ordres militaires au Moyen Âge*, Paris, 2009. Para uma posição contrária, apostando na existência de um almirante no Templo, Pierre Vincent-Claverie, “La marine du Temple”, *cit.*, p. 52.

⁷⁰ Carlos de Ayala Martínez, *Las órdenes militares hispánicas, cit.*, pp. 536.

⁷¹ Além dos dados reunidos por Carlos de Ayala Martínez (*ibidem*, p. 539), João Ramalho Cosme, Maria de Deus Manso, “A Ordem de Santiago e a Expansão Portuguesa”, *As Ordens Militares em Portugal, Actas do Iº Encontro Sobre Ordens Militares*, Palmela, 1991, pp. 43-55; Luís Adão da Fonseca, “The Portuguese Military Orders and the Oceanic Navigations: From Piracy to Empire (Fifteenth to Early Sixteenth Centuries)”, in *The Military Orders, Volume 4, cit.*, pp. 63-73, entre vários outros.

deve-se, em parte, à multiplicação das investigações sobre estas épocas mais tardias e melhor documentadas, que tem caracterizado a historiografia portuguesa⁷², mas também à escassez de dados sobre actividades navais nos fundos documentais conservados pelas ordens. A circunstância pouco tem de específico e repete-se um pouco por toda a parte, com os elementos mais esclarecedores a serem recolhidos em fontes exteriores⁷³, em regra produzidas pelas principais potências marítimas, facto que explica, de resto, a atenção tardia pelo tema⁷⁴. Mais significativo, ou mais característico do contexto português, pelo menos, foi o desinteresse pelas relações internacionais das milícias e pelos envios de homens, de dinheiro e de recursos, conhecidos como responsões, a que elas se obrigavam todos os anos⁷⁵. Tal omissão não é inocente e decorre, em verdade, de uma interpretação apressada, que acentua a subordinação precoce das ordens militares aos monarcas, que se transformam, assim, em instituições nacionais, por vezes desde século XII, argumento que tem sido acolhido pela generalidade dos investigadores⁷⁶. Mesmo sem discutir estas leituras, ou sem averiguar a sua origem, torna-se pelo menos evidente que elas não favoreciam o estudo das relações das ordens com o exterior, nem o recurso destas ao transporte marítimo, ou à guerra no mar, a menos essas iniciativas se situassem no âmbito das empresas dirigidas pela coroa. Tudo parece convidar, portanto, que se explore o problema durante os séculos anteriores, ainda que isso se faça a partir de dados lacunares e muito dispersos, ou eventualmente menos esclarecedores e mais discutíveis.

O contexto criado pela guerra peninsular contra o Islão colocava as milícias perante novos desafios. Se as primeiras doações foram feitas em auxílio da Terra Santa e o Templo e o Hospital eram por vezes associados ao sepulcro de Cristo, ou a Jerusalém⁷⁷, nenhuma delas podia esquecer o ambiente de guerra e a defesa das fronteiras cristãs. A isso as forças dos donativos dos monarcas, por certo interessados na sua cooperação militar, mas também a posição de Roma, que aproximara esses combates a uma forma de penitência

⁷² Luís Filipe Oliveira *et al.*, “The Military Orders” in José Mattoso (dir.), *The Historiography of Medieval Portugal c. 1950-2010*, Lisboa, 2011, pp. 430-431.

⁷³ David Jacoby, “Hospitaller Ships”, *cit.*, pp. 58-59; Kristjan Toomaspoeg, “Carrefour de la Méditerranée”, *cit.*, p. 103; Damien Carraz, “*Causa defendende et extollende christianitatis*”, *cit.*, p. 22.

⁷⁴ David Jacoby, “Hospitaller Ships”, *cit.*, p. 57. Nas sínteses mais antigas, de Alan Forey (*The Military Orders*, *cit.*, p. 95), ou de Alain Demurger (*Vie et mort de l'ordre du Temple, 1120-1314*, 2ª ed. revista, Paris, 1989, pp. 216-222), o tema ocupava um espaço menor, sem direito a rubrica própria. Para o lugar do mar numa síntese actual, Damien Carraz, *Les templiers et la guerre*, Clermont-Ferrand, 2012, pp. 84-87.

⁷⁵ Para a situação na Península, Philippe Josserand, *Église et Pouvoir*, *cit.*, pp. 594-601. Para um panorama mais vasto, Judith Bronstein, *The Hospitallers and the Holy Land. Financing the Latin East, 1187-1274*, Woodbridge, 2005.

⁷⁶ Luís Filipe Oliveira *et al.*, “The Military Orders”, *cit.*, pp. 432-434.

⁷⁷ Para aquelas associações, *Documentos Medievais Portugueses. Documentos Régios*, ed. de R. de Azevedo, Lisboa, 1958, vol. I, t. I, n.º 77, 79, 96, 221, 271, 288, 295. *Diplomatário da Sé de Viseu (1078-1278)*, ed. de Leontina Ventura, João da Cunha Matos, Coimbra, 2010, n.º 94, n.º 112. Também Luís Filipe Oliveira, “Ordens Militares”, in Bernardo Vasconcelos e Sousa (dir.), *Ordens Religiosas em Portugal: Das Origens a Trento — Guia Histórico*, 3ª ed. revista, Lisboa, 2016, pp. 462, 468.

desde meados do século XI e que lhes daria depois uma maior componente sagrada⁷⁸. Mais precoce para o Templo — o Hospital apenas entrará em combate em 1189, com o cerco de Silves⁷⁹ —, esse compromisso com a guerra peninsular não se resumia ao plano local e dependia de outros contributos, menos conhecidos. Contava, desde logo, com a colaboração de freires estrangeiros, que só a espaços se detectam nos diplomas e nos forais outorgados pela ordem, seja como simples freires, seja em posições de maior relevo. Era o caso de alguns dos mestres provinciais, a exemplo de Hugo de Martone, Esteban de Bellomonte e Guilherme Fouque⁸⁰, ou doutros, ainda, cujas origens são mais difíceis de identificar por detrás dos nomes registados nas fontes⁸¹. A eles, juntavam-se os comendadores Gobert e Bertrand, que dirigiam as casas de Soure e de Almourol em 1231⁸², ou um tal frei Galcerand, que regeu a comenda de Tomar entre 1291 e 1295⁸³. Mas também outros freires, como Arnaldo de Roche e Mendo Ravani, os dois atestados em 1174⁸⁴, ou Jaufre de Pierrevert, que tomou votos em Castelo Branco e partiu para Acre em 1275, vindo depois a ser eleito mestre da Apúlia e comendador de Rouon⁸⁵. Ou mesmo daqueles João e Estêvão, ambos ditos espanhóis, que estavam em Chipre por inícios do século XIV, mas que tinham professado no reino, um em Ançã, o outro em Tomar, este na companhia de um Lourenço de Portugal, que então se encontrava na mesma ilha⁸⁶. Não sendo muitos, nem havendo dados semelhantes para o Hospital⁸⁷, estes freires deviam marcar uma presença regular nas casas do reino, assim mostrando que estas não eram

⁷⁸ Entre outros, Jean Flori, *La Guerre Sainte. La formation de l'idée de croisade dans l'Occident chrétien*, Paris, 2001, pp. 277-291; Armando Sousa Pereira, *Representações da Guerra no Portugal da Reconquista*, Lisboa, 2003, pp. 147 e ss; William Purkis, *Crusading Spirituality in the Holy Land and Iberia, c. 1095 – c. 1187*, Woodbridge, 2008, pp. 120-138.

⁷⁹ Luís Filipe Oliveira, “Ordens Militares”, *cit.*, p. 468.

⁸⁰ José Valente, *Soldiers and Settlers: The Knights Templar in Portugal, 1128-1319*, dissertação de doutoramento apresentada à Universidade da Califórnia, Santa Bárbara, 2002, pp. 176, 186-187, 282. Para as origens de Esteban de Bellomonte, alternadamente identificado como castelhano, como francês, ou catalão, Philippe Josserand, “Et succurere Terre sancte pro posse: les Templiers castillans et la défense de l'Orient latin au tournant des XIII et XIV siècles”, in Isabel Cristina Fernandes (coord.), *As Ordens Militares e as Ordens de Cavalaria*, *cit.*, p. 431 e nt. 87.

⁸¹ José Valente, *Soldiers and Settlers*, *cit.*, pp. 175, 183.

⁸² *Portugaliae Monumenta Historica. Leges et Consuetudines*, Lisboa, 1863-1868, vol. I, pp. 621-622 (foral de Ega), título doravante citado como *PMH. Leges*, seguido do nº do volume.

⁸³ Pierre Vincent-Claverie, “«Contra soldanum de Coine» ou la contributin des Templiers portugais à la defense de la Syrie franque”, in Isabel Cristina Fernandes (coord.), *As Ordens Militares e as Ordens de Cavalaria*, *cit.*, p. 408.

⁸⁴ *PMH, Leges*, vol. I, pp. 398-399 (foral de Pombal). Para outras menções a Arnaldo de Roche, talvez um francês, *Ibidem*, pp. 336 (foral da Redinha), 399-401 (foral de Tomar), 404-405 (foral de Pombal, 1176).

⁸⁵ Damien Carraz, *L'Ordre du Temple*, *cit.*, pp. 306 e nt 100, 451 e nt. 167.

⁸⁶ Pierre Vincent-Claverie, “«Contra soldanum de Coine», *cit.*, p. 408.

⁸⁷ Para a ausência de freires estrangeiros no priorado de Leça, Paula Pinto Costa, *A Ordem Militar do Hospital em Portugal (séculos XII-XIV)*, diss. de mestrado apresentada à F. L.-U. P., 1993, pp. 53-57, 155-157; *Id.*, “A Ordem Militar do Hospital em Portugal: Dos finais da Idade Média à Modernidade”, *Militarium Ordinum Analecta*, nº 3-4, 1999-2000, pp. 132-133. Nos forais da milícia (*PMH, Leges*, vol. I, pp. 543-544, 624-625, 630-632, 701-702) também nada consta, embora não seja fácil identificar os freires com outras origens, e, sobretudo, os peninsulares. Por outro lado, os arquivos hoje conservados são muito lacunares, como se sabe.

instituições autónomas, mas parte de redes mais vastas. Por onde circulava boa parte dos homens das milícias, com deslocações que podiam fazer-se por terra, ou recorrer de igual modo ao transporte marítimo.

Mesmo se tinham capacidade para fazer grandes investimentos, revelada pelas fortificações que ergueram nas fronteiras do reino⁸⁸, o empenho das milícias na guerra peninsular não se fazia sem restrições. O Templo pouco se interessou, como se sabe, pela doação da terça parte das terras conquistadas a Sul do Tejo e a sua presença na região nunca foi muito significativa⁸⁹, ao contrário do Hospital que colaborou no domínio do vale superior do Guadiana⁹⁰. Com opções diversas no terreno, ambas tinham de conciliar o esforço local com outros compromissos, decorrentes da pertença a instituições cujas sedes estavam na Terra Santa, espaço onde cumpriam, de resto, o ideal de vida respectivo. Entre eles, os mais notáveis respeitavam ao envio de provisões, de montadas e de combatentes, ainda que o subsídio peninsular não tivesse a dimensão doutras províncias⁹¹. Da satisfação de respostas em dinheiro não há muitas notícias, embora deva ser esse o estatuto dos dinheiros do Templo e do Hospital retidos por Sancho I, e por ele devolvidos em 1188⁹², sabendo-se, por outro lado, que foram entregues 500 marcos de prata ao visitador do Templo, Francon de Bort, em 1272⁹³, ou que idênticos pagamentos eram feitos ao convento de Rodes nos séculos XIV e XV⁹⁴. Em contrapartida, são mais numerosas as partidas de freires para Oriente, a exemplo de Gualdim Pais e de Esteban de Bellomonte, ou de Afonso de Portugal, de Afonso Peres Farinha e de Gonçalo Peres de

⁸⁸ Para um panorama, Luís Filipe Oliveira, “Dos Castelos às Ordens Militares: Os espaços da vida religiosa e comunitária”, in Isabel Cristina Fernandes (coord.), *Castelos das Ordens Militares. Actas de Encontro Internacional*, Lisboa, 2013, vol. II, pp. 389-408.

⁸⁹ Entre outros, José Valente, *Soldiers and Settlers*, cit., pp. 116-117, 307.

⁹⁰ Alexandre Herculano, *História de Portugal*, cit., vol. II, pp. 623-626; Mário Barroca, *Epigrafia Medieval Portuguesa (862-1422)*, Lisboa, 2000, vol II-I, nº 368. Para uma visão contrária, discutindo a data e os responsáveis pelas conquistas de Serpa e de Moura, Joaquim Boiça, *Serpa na Formação do Reino de Portugal, 1166-1295*, Serpa, 2018, pp. 107 e ss.

⁹¹ Judith Bronstein, *The Hospitallers and the Holy Land*, cit., pp. 42, 99-102. Por norma, essa taxa equivalia a um terço das rendas de cada comenda (Jonathan Riley-Smith, *The Knights Hospitaller*, cit., pp. 189-190), mas, como sugeriu Alan Forey (*The Templars in the Corona of Aragón*, cit., p. 323), é provável que não fosse além da décima parte.

⁹² *Documentos de D. Sancho I (1174-1211)*, ed. de Rui de Azevedo, Avelino J. da Costa, Marcelino Pereira, Coimbra, 1979, nº 31.

⁹³ Saul António Gomes, “A presença das ordens militares na região de Leiria (séculos XII-XV)”, in Isabel Cristina Fernandes, Paulo Pacheco (coords.), *As ordens militares em Portugal e no Sul da Europa. Actas do II Encontro sobre Ordens Militares (Palmela, 2-4 de Outubro de 1992)*, Palmela, 1997, doc nº 11, p. 179.

⁹⁴ Para referências de 1330, 1345 e 1347-1348, *Monumenta Henricina*, Coimbra, 1960, vol. I, nº 77, nº 99; Maria Bonet Donato, *La Orden del Hospital en la Corona de Aragón. Poder y gobierno en la Castellania de Amposta (ss. XII-XV)*, Madrid, 1994, pp. 312-313. Para outros dados, Philippe Josserand, *Église et Pouvoir*, cit., pp. 626-647; Maria Bonet Donato, “Obligaciones y contribuciones de los Hospitalarios hispanos al convento de Rodas”, in Jordi Morelló Baget (coord.), *Financiar el reino terrenal: la contribución de la iglesia a finales de la Edad Media (siglos XIII-XVI)*, Barcelona, 2013, pp. 281-313.

Pereira⁹⁵. Sem esquecer os testemunhos de finais do século XIII, talvez mais frequentes, à medida que se reduziam os territórios latinos, com as passagens de João Fernandes e de Vasco Fernandes, e, sobretudo, de Lourenço Martins, que saiu para o Oriente em 1282, aí voltando em 1290⁹⁶. Tal como sugere este último caso, estas viagens eram ocasião para expedir cavalos e provisões, já que Lourenço Martins seguia na companhia de quatro freires, quarenta e cinco escudeiros e outras tantas montadas, todas com os fardos respectivos, quando acertou, em 1282, com um mercador de Barcelona, o valor a pagar pela viagem até Acre⁹⁷. A avaliar por esta última referência, é provável que muitas passagens e despachos das milícias do reino se fizessem por terra, em direcção àquele porto.

Estas transferências não desapareciam nas outras ordens militares, mas não tinham, por certo, a mesma dimensão. Por ser uma filial independente, a ordem de Avis era gerida de forma totalmente autónoma, estando apenas sujeita à visita e à confirmação dos eleitos, que era uma prerrogativa do visitador de Cister, por norma delegada no mestre de Calatrava⁹⁸. Se em nada contribuía para o convento desta última, nem com homens, nem com recursos, pertenciam ambas à mesma família monástica e partilhavam a mesma regra de vida. As relações desse modo desenvolvidas não deviam ser raras, seja na circulação de normas, de modelos e de privilégios⁹⁹, seja na mobilidade dos homens. Ainda que se ignore o alcance real destas movimentações, há delas várias notícias, quer sobre a actividade de freires de Calatrava no reino, quer sobre a presença dos cavaleiros de

⁹⁵ Mário Barroca, *Epigrafia Medieval*, cit., vol. II-I, nº 138, nº 259 e nº 368; Philippe Josserand, “Et succurere Terre sancte pro posse”, cit., p. 431; Carlos de Ayala Martínez, “Frontera castellano-portuguesa y órdenes militares: problemas de jurisdicción, ss. XII-XIII”, in Vicente Alvarez Palenzuela (ed.), *III Jornadas de cultura hispano-portuguesa: Interrelación cultural en la formación de una mentalidad, siglos XII al XVI*. Actas, Madrid, 1999, p. 72. Sobre Afonso de Portugal e Gualdim Pais, Anthony Luttrell, “Afonso of Portugal, Master of the Hospital”, in S. Edgington e H. Nicholson (eds.), *Deeds Done Beyond the Sea: Essays on William of Tyre, Cyprus and the Military Orders presented to Peter Edbury*, Farnham, 2014, pp. 197-206; Saul António Gomes, “D. Gualdim Pais (c.1118/20-1195)”, *População e Sociedade*, vol. 23, 2015, pp. 11-23.

⁹⁶ Pierre Vincent-Claverie, “«Contra soldanum de Coine», pp. 406-407; Philippe Josserand, “Jacques de Molay, acteur hispanique ? Au carrefour des représentations, de la mémoire et de l’histoire”, in Carlos de Ayala Martínez, J. Santiago Palacios Ontalva, Martín Ríos Saloma (eds.), *Guerra Santa y Cruzada en el Estrecho. El occidente peninsular en la primera mitad del siglo XIV*, Madrid, 2016, p. 456. Para outras referências a hispanos na Terra Santa, Jochen Burgdorf, *The Central Convent*, cit., pp. 388, 392, 547-548, 667.

⁹⁷ Philippe Josserand, “Jacques de Molay, acteur hispanique ?”, cit., p. 456.

⁹⁸ Carlos de Ayala Martínez, *Las órdenes militares hispánicas*, cit., pp. 90-91.

⁹⁹ *Ibidem*, p. 90. Para a normativa de Calatrava conservada em Avis, Derek Lomax, “Algunos estatutos primitivos de la orden de Calatrava”, *Hispania*, vol. 21, nº 84, 1961, pp. 483-494; Luís Filipe Oliveira, “Em torno da normativa de Calatrava. Um Definições inéditas de finais do século XIII”, in José Albuquerque Carreiras, Carlos de Ayala Martínez (eds.), *Cister e as Ordens Militares na Idade Média. Guerra, Igreja e Vida Religiosa*, Tomar, 2015, pp. 103-136. Para a influência na arquitectura, José António Sousa Macedo, *Mosteiro de S. Bento de Avis: bases para uma proposta de recuperação*, diss. de mestrado apresentada à Universidade de Évora, 1995, vol. 1, pp. 30, 89 e ss.

Avis na batalha de Alarcos e na conquista de Sevilha¹⁰⁰. Dada a localização geográfica dos conventos das duas ordens, a maior parte das deslocações fazia-se certamente por terra, pela estrada que ia de Estremoz para Mérida e para o Campo de Calatrava.

Era outra, bem diversa, a situação observada na ordem de Santiago. Apesar da vontade dos monarcas em condicionar a actuação da ordem, revelada desde as primeiras doações¹⁰¹, o convento e as comendas do reino dependiam do mestre de Uclés. Era ele quem aceitava as recepções e quem provia as comendas, ou quem decidia, entre capítulos gerais, tudo o que afectava a vida dos freires¹⁰². As casas mais periféricas, como Palmela, ou Montalbán, podiam usufruir de maior liberdade¹⁰³, mas a consolidação do poder dos mestres e a institucionalização de uma comenda-mor em cada reino, a partir de meados do século XIII¹⁰⁴, atenuaram aquelas tendências, uma vez que os titulares destas substituíam os mestres nas províncias respectivas¹⁰⁵. Nem por isso os mestres deixaram de intervir no reino, fosse para escolher o comendador-mor, outorgar forais e administrar os bens da ordem, ou para a representar e defender os seus interesses perante os poderes leigos e eclesiásticos¹⁰⁶. Tal como nos primeiros tempos, ou ainda em épocas mais tardias — Martim Barregão, o comendador de Palmela e herói de Alcácer, era talvez natural de Madrid¹⁰⁷ —, isso promovia a presença de freires castelhanos nas casas da província. Alguns deles haviam colaborado, ao que parece, na conquista do Algarve, e também, talvez, nas campanhas alentejanas, integrados na hoste de Paio Peres Correia, que depois seguiu com ele para Castela¹⁰⁸. Por vezes mais difíceis de identificar, rastreiam-se alguns outros em diplomas avulsos, como aqueles dois freires de Uclés, Estêvão Mendes e Mem Fernandes, documentados em Lisboa por finais do XIII¹⁰⁹. Era menos ambígua a origem castelhana de Martin Gascon, ou de Fernán Gascon, talvez seu irmão, atestado como

¹⁰⁰ Maria Cristina Cunha, *A Ordem Militar de Avis (Das Origens a 1329)*, diss. de mestrado apresentada à F. L.-U.P., 1989, pp. 27-28; *Id.*, “Internal Mobility in the Order of Avis (Twelfth to Fourteenth Centuries)”, in Jochen Burgtorf, Helen Nicholson (eds.), *International Mobility in the Military Orders. (Twelfth to Fifteenth Centuries): Travelling on Christ's Business*, Cardiff, 2006, pp. 190-201. Para a presença dos freires em Alarcos, José Augusto Pizarro, *Linhagens Medievais Portuguesas. Genealogias e Estratégias (1279-1325)*, Porto, 1999, vol. II, p. 123.

¹⁰¹ *Documentos Medievais Portugueses. Documentos Régios*, ed. de Rui de Azevedo, Lisboa, 1958, vol. I, nº 311, nº 315, de Junho e Setembro de 1172.

¹⁰² Carlos de Ayala Martínez, *Las órdenes militares hispánicas*, *cit.*, pp. 191-199.

¹⁰³ Derek Lomax, *La Orden de Santiago (1170-1275)*, Madrid, 1965, pp. 57-59.

¹⁰⁴ Carlos de Ayala Martínez, *Las órdenes militares hispánicas*, *cit.*, pp. 199-208; *Id.*, “Las Ordenes Militares en el siglo XIII castellano. La consolidación de los maestrazgos”, *Anuario de Estudios Medievales*, nº 27, 1997, pp. 239-279; Derek Lomax, *La Orden de Santiago*, *cit.*, pp. 57-59.

¹⁰⁵ Carlos de Ayala Martínez, *Las órdenes militares hispánicas*, *cit.*, pp. 271-277.

¹⁰⁶ Derek Lomax, *La Orden de Santiago*, *cit.*, pp. 58-59; Mário Sousa Cunha, *A Ordem Militar de Santiago (Das origens a 1327)*, diss. de mestrado apresentada à F.-L.-U.P., 1991, pp. 131-155

¹⁰⁷ A indicação consta do rol dos mestres, que abre o *Bullarium Equestris Ordinis S. Iacobi de Spatha*, ed. de António Aguado de Cordova, Alfonso Aleman y Rosales, José Lopez Arguleta Madrid, 1719; Mário Sousa Cunha, *A Ordem Militar de Santiago*, *cit.*, p. 46.

¹⁰⁸ Luís Filipe Oliveira, “Da defesa da fronteira à guerra no mar: A Coroa e as Ordens Militares”, in Carlos de Ayala Martínez, J. Santiago Palacios Ontalva, Martín Ríos Saloma (eds.), *Guerra Santa y Cruzada en el Estrecho*, *cit.*, p. 278.

¹⁰⁹ ANTT, Mesa da Consciência e Ordens (MCO), *Mosteiro de Santos*, Mç. 54, nº 1095 (de 1294-XI-5)

freire de Alcácer em 1304¹¹⁰, já que o primeiro fora comendador de Segura antes de ser provido na comenda-mor do reino, entre 1303 e 1310¹¹¹. Talvez seja possível juntar-lhe outro comendador-mor, Estêvão Fernandes Alazanza, que deteve o ofício entre 1273 e 1287¹¹² e cujo apodo sugere uma procedência castelhana. Não sendo numerosos, estes exemplos bastam para verificar como as comendas do reino se integravam em estruturas mais vastas, com circuitos de mobilidade à escala peninsular.

Os homens e os recursos da província eram igualmente mobilizados para sustentar as necessidades do convento central, ou para financiar outras frentes de guerra. Se não eram raros os freires saídos da comenda-mor para serem eleitos mestres da milícia — Martim Barregão e Fernão Peres de Chacim, além de Paio Peres Correia¹¹³ —, não foram menos aqueles que tomaram parte nas campanhas andaluzas e na conquista de Sevilha¹¹⁴, ou que depois por aí fizeram carreira¹¹⁵. Em contraste com a maior visibilidade destes últimos, são mais difíceis de rastrear os envios de dinheiro e de provisões a que os mestres submetiam as comendas do reino. Mas não eram desconhecidos. Como revelou em Novembro de 1271, ao prescever que o seu legado de mil libras fosse gasto em benefício das comendas portuguesas¹¹⁶, Afonso III estava a par dessas transferências, confirmadas, de resto, por referências posteriores, já da segunda década do XIV, à saída de dinheiro, de armas e cavalos para Castela¹¹⁷. Para obterem esses recursos, além dos contributos

¹¹⁰ ANTT, MCO, *Ordem de Santiago/Convento de Palmela*, D. P., Mç 1, nº 7 (de 1304-I-15).

¹¹¹ Mário Sousa Cunha, *A Ordem Militar de Santiago*, cit., p. 205. Para a referência como comendador de Segura, ANTT, *Gaveta V*, Mç. 4, nº 1 e nº 6 (de 1297-XII-1 e 4).

¹¹² ANTT, *Gaveta XXI*, Mç. 3, nº 42 (de 1274-II-20); *Ordem de Santiago/Convento de Palmela*, Convento de Palmela, Mç. 2, nº 62, fl. 6 e v. (de 1287-IV-14). O seu nome não consta do rol organizado por Mário Sousa Cunha, *A Ordem Militar de Santiago*, cit., pp. 204-206.

¹¹³ Mário Sousa Cunha, *A Ordem Militar de Santiago*, cit., pp. 46, 74-107.

¹¹⁴ Henrique David, José Augusto Pizarro, “Nobres portugueses em Leão e Castela (século XIII)”, in *Actas de Las II Jornadas de Historia sobre Andalucía y el Algarbe (siglos XIII-XVIII)*, Sevilha, 1990, pp 7-8; Manuel López Fernández, “Medina de las Torres y Martín Anes do Vinhal. Un repoblador portugués en tierras de Extremadura”, *Revista de Estudios Extremeños*, t. 58, nº 2, (2002), pp. 523-527, 532-537. Para o cerco de Sevilha, Carlos de Ayala Martínez, “Las Ordenes Militares en la conquista de Sevilla”, in Manuel González Jiménez (coord.), *Sevilla 1248. Congreso Internacional Conmemorativo del 750 Aniversario de la Conquista de la Ciudad de Sevilla por Fernando III, Rey de Castilla y León (Sevilla, Real Alcázar, 23-27 de Noviembre de 1998)*, Madrid, 2000, pp. 167-190; Henrique David, “Os portugueses nos Livros de Repartimiento da Andaluzia (século XIII)”, *Actas das I Jornadas de Historia Medieval do Algarve e Andaluzia*, Loulé, 1987, pp. 271-296.

¹¹⁵ O caso mais conhecido é o de Afonso Martins de Oliveira, comendador-mor de Leão, estudado por Jean Gautier Dalché, “Le Testament D’Alonso Martinez de Olivera. Una fortune nobiliaire et une mentalité au début du XIV siècle”, *Annales de la Faculté de Lettres et Sciences Humaines de Nice*, nº 30, 1978, pp. 7-24. Podem juntar-se-lhe Garcia Lourenço de Gundar e Pedro Ponce das Astúrias, que passaram pela comenda-mor de Castela por meados do XIII, ou Martim Lopes que em 1242 era comendador de Moratilla, entre outros. Para estes, além do rol dos comendadores-mores no *Bullarium Equestris Ordinis S. Iacobi*, cit., Milagros Rivera Garretas, *La Encomienda, El priorato y la villa de Uclés en la Edad Media (1174-1310). Formación de un señorío de la Orden de Santiago*, Madrid, 1985, IV Parte, doc. nº 181, 183 e 184.

¹¹⁶ ANTT, *Gaveta XVI*, Mç. 2, nº 7.

¹¹⁷ A. Botelho da Costa Veiga, “Ourique — Val de Vez”, *Anais da Academia Portuguesa de História*, nº 1, 1940, doc. nº 1, p. 165. Para outras referências, ANTT, *Gaveta V*, Mç. 4, nº 11, doc publ. in *As Gavetas da Torre do Tombo*, ed. de A. Silva Rego, 2º vol., Lisboa, 1962, pp. 409-413.

eventuais de cada comenda, era frequente os mestres recorrerem a préstamos de bens e de casas livres, por vezes associados a contrapartidas financeiras. Dessas concessões onerosas há inúmeras notícias, em regra transmitidas por diplomas mais tardios¹¹⁸. Em duas delas, pelo menos, tinha-se registado que as verbas assim conseguidas pelo mestre Diego Muniz (1310-1317) destinavam-se a ser aplicadas na manutenção dos castelos da fronteira e na guerra contra os mouros¹¹⁹. Numa época em que a guerra contra o Islão se afastara decisivamente das fronteiras do reino, ao contrário do que sucedia em Castela, não surpreende o cuidado que houve em listar todos os préstamos realizados pelos mestres na representação enviada a Roma por volta de 1318¹²⁰, para obter o beneplácito do pontífice para a separação do ramo português da milícia.

Nem todas aquelas remessas seguiriam por terra. Ao contrário das restantes ordens militares, cujas comendas tinham uma distribuição mais continental, as de Santiago concentravam-se em maior número nas zonas costeiras, de Cacela e de Tavira a Aljezur, passando por Santiago do Cacém e por Sines, por Alcácer e por Palmela e Setúbal, até Sesimbra e Almada¹²¹. O contraste era, talvez, menos acentuado, já que Avis senhoriava Albufeira, uma vila com um pequeno porto de mar, ao passo que o convento de Leça do Balio ficava junto ao litoral e Tomar não distava mais que três léguas de troços navegáveis do Tejo¹²². Todas podiam valer-se, ainda, do porto de Lisboa, pois tinham casas de comenda na cerca velha, junto às portas do Sol, se bem que as casas de Santiago na cidade se localizassem na freguesia de S. João da Praça, não longe do cais da Flandres¹²³. Como sugere este último caso, era maior, portanto, a atracção dos freires de Santiago pelas lides do mar. A sua casa conventual nunca se afastou muito do litoral, quer estivesse em Palmela, em Alcácer, ou em Mértola, que foi porto do Mediterrâneo¹²⁴. Por inícios

¹¹⁸ Para o mestre Pedro Nunez, ANTT, MCO, *Ordem de Santiago/Convento de Palmela*, DP, Mç 1, nº 6 (de 1285-V-4). Para o mestre João Osórez, A. Botelho da Costa Veiga, “Ourique — Val de Vez”, *cit.*, p. 159 (Sesimbra, Santarém). Para Diego Muniz, ANTT, MCO, *Ordem de Santiago/Convento de Palmela*, DP, Mç. 1, nº 23 (1311-XI-2), DR, Mç. 1, nº 16 (de 1319-IX-25), A. Botelho da Costa Veiga, “Ourique — Val de Vez”, *cit.*, p. 159 (Canha).

¹¹⁹ ANTT, MCO, *Ordem de Santiago/Convento de Palmela*, DP, Mç. 1, nº 23 (1311-XI-2), DR, Mç. 1, nº 16 (de 1319-IX-25).

¹²⁰ A. Botelho da Costa Veiga, “Ourique — Val de Vez”, *cit.*, pp. 159-161.

¹²¹ Para um panorama, Isabel Cristina Fernandes, Luís Filipe Oliveira, “As Ordens Militares no Reino de Portugal”, in F. Novoa Portela e C. de Ayala Martínez (eds), *As Ordens Militares na Europa*, *cit.*, pp. 137-166. A dimensão atlântica de Santiago foi sublinhada por Luís Adão da Fonseca, *O essencial sobre o Tratado de Windsor*, Lisboa, 1986, p. 55.

¹²² Maria Cristina Cunha, “A comenda de Albufeira da Ordem de Avis (Séc. XII-XV)”, *Actas de Las II Jornadas de Historia*, *cit.*, p. 51. Para Leça e os portos do Tejo, Paula Pinto Costa, “A Ordem Militar do Hospital em Portugal”, *cit.*, pp. 320-323; Manuel Silvio Conde, *Uma Paisagem Humanizada. O Médio Tejo nos Finais da Idade Média*, Cascais, 2000, vol. I, pp. 335-336, vol. II, pp. 370, 405-406.

¹²³ José Manuel Vargas, “O património das Ordens Militares em Lisboa, Sintra e Torres Vedras, segundo uma inquirição do reinado de Afonso II”, in Isabel Cristina Fernandes (coord.), *Ordens Militares. Guerra, Religião, Poder e Cultura. Actas do III Encontro sobre Ordens Militares, Palmela, 22-25 de Junho de 1998*, Lisboa, 1999, 2º vol., pp. 108, 111-113 e doc. em apêndice. Para localização das casas de Santiago e do cais da Flandres, A. Vieira da Silva, *A Cerca Moura de Lisboa. Estudo histórico e descritivo*, 3ª ed., Lisboa, 1987, pp. 135-136.

¹²⁴ Santiago Macias, *Mértola. O último porto do Mediterrâneo*, Mértola, 2005, pp. 89-91, 212-214.

do século XIV, os paços do mestre viriam a fixar-se, aliás, na ribeira de Setúbal¹²⁵, assim promovendo o uso dessas zonas marginais e contribuindo para regularizar as margens do Sado e apoiar as actividades portuárias. Apesar desta preferência, ou das facilidades que aí encontraria, não consta que a ordem tenha utilizado os seus portos para as deslocações dos freires, ou o transporte de provisões. Uma lei de Afonso III, de data incerta, mas talvez de finais de 1254, vinha revelar, todavia, que era comum a saída de prata do reino através desses portos¹²⁶. Entre eles, eram aí mencionados os de Almada, Sesimbra, Palmela, Setúbal, Alcácer, Santiago do Cacém, Tavira, Cacela, Aiamonte e Mértola, todos sob jurisdição da milícia, pelos quais se escoaria, ao que parece, tanta prata em barra, lavrada, ou em moeda, que o monarca autorizou os seus homens nessas terras a ficarem com a terça parte do metal apreendido. Uma parte dessa prata, se não a maioria, correspondia decerto aos recursos captados pela ordem no reino e remetidos para Castela.

Ainda que fossem mais regulares os envios por terra, ou os transportes por mar contratados com mercadores e mareantes, as ordens militares dispunham de alguns navios. Um deles esteve alugado a Henrique III de Inglaterra entre 1224 e Julho de 1226, quando os seus serviços foram pagos a Pedro Alvitez, o mestre do Templo nos três reinos da Hispânia¹²⁷. Seguiu por certo com a tripulação completa e sob o comando de um templário, freire Tomás, que deverá ser originário de um dos reinos ocidentais da península, como já foi sugerido¹²⁸. Naquele período, fez diversas viagens ao serviço do rei inglês, transportando mercadorias, reforços e provisões durante a guerra com a França. A competência naval do comandante templário seria reconhecida, aliás, por Henrique III, que lhe confiou o apetrecho das suas embarcações — em Setembro de 1225, foi encarregue da conversão de um navio português, *La Cardinale* —, vindo a entregar-lhe, entre Janeiro e Junho de 1226, a chefia do maior navio da sua frota em duas expedições contra o litoral francês¹²⁹. Ainda que dele pouco mais se saiba, ou que a sua perícia naval se tenha desenvolvido nas águas do Mediterrâneo, como já foi avançado¹³⁰, era no mínimo evidente que ele não ignorava as particularidades do transporte marítimo, nem as técnicas de combate e de navegação do Atlântico.

¹²⁵ Ana Cláudia Silveira, “A afirmação de um espaço periférico medieval: o arrabalde do Troino em Setúbal”, in Maria do Carmo Ribeiro, Arnaldo Sousa Melo (coord.), *Evolução da Paisagem Urbana: Cidade e Periferia*, Braga, 2014, pp. 118-124; *Id.*, “As casas da comenda mestral de Setúbal”, in Luís Filipe Oliveira (coord.), *Comendas Urbanas das Ordens Militares*, Lisboa, 2016, pp. 65-83.

¹²⁶ *PMH. Leges*, vol. I, pp. 253-254. Para a data do diploma, que só se conhece por cópia imperfeita (*Livro dos Copos*, vol. I, coord. de Paula Pinto Costa, *Militarium Ordinum Analecta*, nº 7 (2006), nº 67, pp. 171-172), Alexandre Herculano, *História de Portugal*, *cit.*, vol III, 541-543; *Descobrimentos Portugueses — documentos para a sua história*, ed. de João da Silva Marques, *fac-simile* da ed. de 1956, Lisboa, 1988, Suplemento ao vol. I, nº 4, datando-o de 8 de Dezembro de 1254, ou de 1255.

¹²⁷ Helen Nicholson; “The military orders and the Kings of England”, *cit.*, pp. 212-214; Alain Demurger, *Les Templiers*, *cit.*, pp. 337, 375.

¹²⁸ Philippe Josserand, “Et succurere Terre sancte pro posse”, *cit.*, p. 431 e nt. 89.

¹²⁹ Helen Nicholson, “The military orders and the Kings”, *cit.*, pp. 213-214; Alain Demurger, *Les Templiers*, *cit.*, p. 375.

¹³⁰ Helen Nicholson, “The military orders and the Kings”, *cit.*, p. 214; Philippe Josserand, “Et succurere Terre sancte pro posse”, *cit.*, p. 431 e nt. 89.

Não se conhecem, infelizmente, outros casos semelhantes. Mas há indícios, embora pouco fiáveis, na verdade, de contactos entre Tomar e La Rochelle¹³¹, cuja comenda templária estava situada junto ao porto e era proprietária de três navios por volta de 1230¹³². Os portos do sul também manifestavam, como se viu, algum dinamismo por meados do XIII. Em particular o de Setúbal, talvez já então o de maior movimento, cujos direitos de entrada e de saída eram partilhados entre o rei e a ordem, vindo a ser regulados por sentença de Afonso III¹³³. Para Albufeira, há menção num diploma de 1250 à frequência do seu porto por navios franceses e com outras proveniências¹³⁴, ao passo que os portos de Mértola e de Tavira eram de igual modo visitados com alguma regularidade, segundo testemunhos pouco posteriores¹³⁵. Sem que saiba, contudo, se entre uns e outros haveria algum navio das milícias, ou por elas fretado. De contactos com o Mediterrâneo e com o Norte de África, davam conta duas cartas régias, uma de Dezembro de 1298, a outra de Julho de 1310, ambas mencionando a entrada de mouros de além-mar nas terras da ordem de Santiago¹³⁶. Ao que parece, a milícia participava nos antigos circuitos de troca do Mediterrâneo, a menos que aquelas entradas fossem a consequência de razias praticadas por navios ao seu serviço, seja nas águas do Estreito, seja no litoral africano. Dessas e doutras acções de corso, se as houve, não se guardou, porém, grande memória, como haverá ocasião de verificar.

Seja como for, as ordens demoraram a interessar-se pela guerra no mar. Os forais da Ericeira e de Setúbal, outorgados pelos mestres de Avis e de Santiago, o primeiro em 1229, o outro em 1249, mostram, com efeito, uma indiferença muito significativa pelos fossados marítimos¹³⁷. Ainda que os mestres não esquecessem os direitos alfandegários desses portos, ambos eximiram os vizinhos respectivos dos fossados e das cavalgadas pelo mar, embora em Setúbal o privilégio pudesse ser derogado em caso de força maior¹³⁸. A situação não era diversa noutras vilas com forais concedidos pela coroa — em 1190,

¹³¹ Jean-Claude Bonnin, “Les Templiers et la mer: l'exemple de La Rochelle”, in Anthony Luttrell, Léon Pressourye (dirs.), *La Commanderie. Institution des ordres militaires dans l'Occident médiéval*, Paris, 2002, p. 309. A sugestão baseia-se na existência de depósitos de lastro na região costeira de Tomar idênticos à rocha das falésias de La Rochelle, embora o autor não tenha localizado esses depósitos com rigor, nem identificado a origem da informação.

¹³² *Ibidem*, p. 312.

¹³³ ANTT, MCO, *Ordem de Santiago/Convento de Palmela*, DR, Mç. 1, nº 15 (de 1274-II-3).

¹³⁴ *Chancelaria de D. Afonso III. Livro I*, ed. de Leontina Ventura, A. Resende de Oliveira, Coimbra, 2006, vol. I, nº 206. O diploma fora publicado por António Brandão (*Monarquia Lusitana*, 4ª Parte, *fac-simile* da edição de 1632, Lisboa, 1974, doc. nº 26, pp. 279 e v.), sendo depois valorizado por Joaquim Romero de Magalhães. “Uma interpretação da Crónica da Conquista do Algarve” *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, Porto, 1989, vol. I, p. 131, e por Philippe Josserand, “Les ordres militaires et la bataille du détroit”, *cit*, p. 82, entre alguns outros.

¹³⁵ *Chancelaria de D. Afonso III. Livro I, cit*, vol. II, nº 720, de 4 de Janeiro de 1272 (“super pane, vino et quibusdam aliis que sunt ad comedendum vel bibendum que per mare portantur ad Mertolam per focem d'Udiana a moratoribus de Mertola”), vol. I, nº 390, de 22 de Maio de 1268, (“Rivulo de Aceca per ubi intrant naves ad Taviram”).

¹³⁶ ANTT, *Chancelaria de D. Dinis*, livro 3, fls. 5 e v., 73 e v

¹³⁷ *PMH, Leges*, vol. I, pp. 620-621, 634.

¹³⁸ *PMH, Leges*, vol. I, p. 634.

escusaram-se os peões de Almada do serviço obrigatório nos navios do rei¹³⁹. Tal desinteresse só se amenizaria por meados do XIII, através da difusão do foral de Lisboa pelas terras do Alentejo e do Algarve¹⁴⁰. Com ele divulgava-se, na realidade, uma maior consideração pelas coisas do mar, patente na menção recorrente ao *quinto sarracenum*, e, sobretudo, nas regalias concedidas aos mareantes, dando foro de cavaleiro ao alcaide, aos proeiros, aos espadeiros e ao petintal, quer dizer, aos homens responsáveis pelo comando, pela manobra e pela reparação das embarcações de cada vila.

Como em Castela, foi a iniciativa da coroa que despertou, ao que parece, a atenção das ordens pela luta marítima contra os muçulmanos. Em Março de 1250, já Afonso III procurara interessar a ordem de Avis e os moradores de Albufeira pelas expedições marítimas, ao dar-lhes o quinto das presas feitas com os navios que armassem contra os mouros¹⁴¹. A fazer fê no diploma, eram actividades que proporcionavam retornos apreciáveis — essas capturas foram aí nomeadas como *lucro sarracenicum* —, a que agora se juntava o quinto da coroa, pelo que é provável que se organizassem com frequência. Talvez fossem práticas habituais das gentes do mar, sempre que a ocasião se apresentava e o contexto local o permitia, tanto mais que a região algarvia tinha alguma tradição nesse domínio¹⁴². Das iniciativas dos freires de Avis, infelizmente nada consta, mas a regularidade das operações deste género foi sugerida pelo próprio monarca, que não prescindiu do direito ao quinto das restantes presas, feitas quer pelos navios doutras proveniências que entrassem em Albufeira, quer pelas embarcações desta vila que se dirigissem a outros portos¹⁴³. Por lucrativas que fossem, delas não se guardou, todavia, maior rasto nos arquivos, à imagem do que sucede com as comunidades marítimas um pouco por toda a parte¹⁴⁴, que nem sempre mereciam a atenção das autoridades.

A relevância destas acções de corso, e, sobretudo, o papel que os freires das ordens militares nelas haviam desempenhado seriam recordados e consagrados, no entanto, por duas narrativas mais tardias, ambas do século XV. Uma delas, a Crónica de 1419, haveria de associar os cavaleiros de Santiago a esses combates, ao lembrar como fora o seu sacrifício na conquista do Algarve que motivara Afonso III a “perseguir a terra d Afriqua

¹³⁹ *PMH, Leges*, vol. I, p. 476.

¹⁴⁰ *PMH, Leges*, vol. I, pp. 411-415, 645-647, 664-666, 706, 734, 736, 737-738.

¹⁴¹ *Chancelaria de D. Afonso III. Livro I, cit.*, vol. I, nº 206.

¹⁴² Para a comunidade de mareantes de Tavira, que vivia dos saques no mar e nas terras de cristãos e de muçulmanos nas margens do Estreito, e que resistiria a dois cercos almóadas, antes de se submeter ao emir, em Setembro de 1167, António Borges Coelho (org.), *Portugal na Espanha Árabe*, Lisboa, 1973, vol. III, pp. 274-275.

¹⁴³ *Chancelaria de D. Afonso III. Livro I, cit.*, vol. I, nº 206: “Concedimus insuper quod si vos vel homines morantes in dicto castello de Albopheira nauigium aliquod contra Sarracenos armaueritis vel armauerint et illud nauigium in lucro sarracenicum applicuerit in Albopheira quod vos recipiatis ex inde pacífice et integre quintam partem”.

¹⁴⁴ Para o o silêncio e o secretismo habituais nestas comunidades, Christophe Picard, “Bahriyyun, émirs et califes: l’origine des équipages des flottes musulmanes en Méditerranée occidentale”, *Medieval Encounters*, 13 (2007), pp. 413-451; Luís Miguel Duarte, “A Marinha de Guerra Portuguesa”, in Manuel Themudo Barata, Nuno Severiano Teixeira (dirs), *Nova História Militar de Portugal*, Lisboa, 2003, vol. I, pp. 292-293.

com grande frota de navios”¹⁴⁵. Uns anos antes, em Outubro de 1410, o mestre de Cristo também evocara a luta contínua contra os mouros de África e de Granada, protagonizada pelos freires da sua ordem até meados do século XIV, a partir da fortaleza de Castro Marim¹⁴⁶. Esta menção aos tempos algarvios da milícia foi contestada pelo concelho de Tomar, alegando que fora escasso o interesse por aquela vila, mas ela seria acolhida por uma sentença régia, sendo provável que tivesse algum fundamento, mesmo sem a dimensão que o mestre lhe atribuía. Se assim foi, fazia-se justiça ao projecto da coroa para a Ordem de Cristo, que em 1319 deslocara o convento da nova milícia para Castro Marim¹⁴⁷, de maneira a assegurar a defesa da fronteira e a manter o esforço de guerra contra o Islão. Dos fossados marítimos que os freires possam ter feito para patrulhar as águas do Estreito e as costas norte-africanas, infelizmente nada ficou registado nos fundos documentais conservados.

Se a partir daquelas memórias, que tinham, de resto, outras ressonâncias¹⁴⁸, não se podem reconstituir com o rigor necessário as acções navais das ordens, nem o tamanho das frotas respectivas, era indiscutível, todavia, a proximidade que se observava entre elas e os meios marítimos do reino. No Verão de 1336, a frota que patrulhava o litoral era comandada por Estêvão Vasques de Barbudo¹⁴⁹, duma linhagem associada à casa do prior do Hospital e à ordem de Avis¹⁵⁰. Por finais do século, Rui Freire e Lourenço Mendes de Carvalho surgiam ao comando de duas galés, o primeiro em 1381, na armada derrotada em Saltés, o segundo em 1384, quando se correu a costa da Galiza, embora essas acções sejam anteriores à profissão deles na ordem de Santiago, ao que tudo indica¹⁵¹. Foi no cartório desta milícia que se guardou, por outro lado, a avença feita em Fevereiro de 1397 entre João I e os homens do mar de Setúbal, para estes estarem prontos com cinco ou seis

¹⁴⁵ *Crónica de Portugal de 1419*, ed. crítica de Adelino de Almeida Calado, Aveiro, 1998, p. 160.

¹⁴⁶ Luís Filipe Oliveira, “Duas Memórias em confronto: A Ordem de Cristo e o concelho de Tomar”, in José Albuquerque Carreiras, Giulia Rossi Vairo (orgs.), *I Colóquio Internacional. Cister, os Templários e a Ordem de Cristo. Da Ordem do Templo à Ordem de Cristo: Os Anos da Transição*. Actas, Tomar, 2012, pp. 254-255, 260-261 e doc. em apêndice, pp. 262-270.

¹⁴⁷ *Ibidem*, pp. 254, 257, 259.

¹⁴⁸ Ambas procuravam, na verdade, outros efeitos: numa delas, ganho de causa na demanda com o concelho de Tomar sobre a isenção de jugada e a contrafação do foral da vila, enquanto pretendia a outra promover o interesse das milícias pela guerra santa em África, Luís Filipe Oliveira, “Duas Memórias em confronto”, *cit.*, pp. 249-251, 254-255; *Id.*, *A Coroa, os Mestres e os Comendadores: As Ordens Militares de Avis e de Santiago (1330-1449)*, Faro, 2009, pp. 73 e ss.

¹⁴⁹ Rui de Pina, “Chronica del Rey Dom Afonso deste nome o IV”, in *Crónicas de Rui de Pina*, ed. de M. Lopes de Almeida, Porto, 1977, p. 390. O cronista situou o episódio antes da guerra entre Portugal e Castela, quando decorria o cerco de Juan Nunes de Lara, em Lerma, por certo na segunda metade de 1336, Luis Diaz Martin, “Las fluctuaciones en las relaciones castellano-portuguesas durante el reinado de Alfonso IV”, in *IV Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval: As Relações de Fronteira no Século de Alcanices*, Porto, 1998, vol. 2, p. 1245; Miguel Gomes Martins, “A guerra esquiva. O conflito luso-castelhano de 1336-1338”, *Promontoria. Revista do Departamento de História, Arqueologia e Património da Universidade do Algarve*, nº 3 (2005), p. 26.

¹⁵⁰ Luís Filipe Oliveira, *A Coroa, os Mestres e os Comendadores*, pp. 142-144 e nt. 544, 367-370. Para casos semelhantes em Castela, Philippe Josserand, “Les ordres militaires et la bataille du détroit”, *cit.*, p. 86.

¹⁵¹ Luís Filipe Oliveira, *A Coroa, os Mestres e os Comendadores*, *cit.*, pp. 466, 502. Lourenço Mendes comandava uma galé de Lisboa.

galés, a qual seria trasladada nas vésperas da conquista de Ceuta e depois copiada para o Livro dos Copos¹⁵². Sinal claro da atenção com que os freires, pelo menos, iam seguindo estas matérias.

A experiência naval dos freires era igualmente reconhecida e utilizada pela coroa¹⁵³. Como se sabe, cometeu-se aos mestres das ordens a tarefa de prepararem galeotas de 60 remos para a empresa de Ceuta¹⁵⁴, enquanto o prior do Hospital se encarregava de espiar as condições do porto e as defesas da cidade, disfarçado de embaixador¹⁵⁵. Por essa época, as empresas navais dos freires também começavam a romper o silêncio anterior e a encontrar espaço na atenção dos cronistas e nas memórias do reino. Foi esse o caso de Fernão Nunes Homem, o freire de Avis e comendador do Casal, que em 1384 comandara uma das galés saídas do Porto, ou o de Luís Gonçalves, freire de Santiago, que aprisionou uma carraca em 1419, no regresso de Ceuta a Lisboa¹⁵⁶. E mormente o de Álvaro de Freitas, comendador de Aljezur, que trazia navios no mar e era conhecido pelas razias que fizera em Granada e no Norte de África, vindo a integrar a expedição ao Cabo Branco, em 1445¹⁵⁷. Mas esse começava, também, a parecer outro mundo.

Como certamente se reparou, os dados conhecidos não são muitos, nem de interpretação segura e incontroversa. Os mais fiáveis são raros, caso do templário Tomás, ou das iniciativas lançadas desde as vilas marítimas do Algarve. Os mais significativos são, em regra, de natureza contextual, relativos às deslocações dos freires e aos envios de armas, cavalos e recursos, ou à actividade dos portos sob controlo das milícias e à experiência naval reconhecida aos mestres e priores. Por acréscimo, muitos são testemunhos isolados, ou muito lacunares, pelo menos, quando não correspondem a memórias mais tardias, cujo sentido está longe de ser claro e inequívoco. Na ausência dos arquivos e das fontes conservadas por algumas cidades do Mediterrâneo, a reconstituição do papel do mar na vida das ordens dependeu, portanto, de informações muito fragmentadas, quase sempre indirectas e acidentais, pouco aptas para se definir, a partir delas, um panorama minimamente coerente. Mesmo sem forçar os testemunhos ao argumento, todos eles parecem mostrar, contudo, que as milícias não esperaram pelas expedições marítimas da coroa para desenvolver a aposta no transporte por mar. Nem para se dotarem de navios próprios e aparelharem pequenas frotas para o corso e a pilhagem quando a ocasião se apresentava, ou para tomarem parte nas operações de guerra naval dos monarcas, mesmo se nada sugere que umas e outras fossem particularmente significativas.

¹⁵² *Livro dos Copos*, cit., pp. 287-290. Para o original do traslado, ANTT, *Colecção Especial*, Cx. 32, nº 42 (de 1415-I-2). Também publicado nos *Descobrimientos Portugueses*, cit., Supl. ao vol. I, nº 195 (de 1397-II-11).

¹⁵³ Como já foi assinalado, tal recurso era comum por toda a parte. Desde inícios do século XIV, os priores do Hospital eram por regra encarregues do comando da frota ocidental do reino inglês, Simon Phillips, *The Pryor of the Knights Hospitaller in Late Medieval England*, Woodbridge, 2009, pp. 9, 36, 46.

¹⁵⁴ *Monumenta Henricina*, cit., vol. II, nº 57 (de 1415-IV-23).

¹⁵⁵ Gomes Eanes de Zurara, *Crónica da Tomada de Ceuta por El Rei D. João I*, ed. de Francisco Esteves Pereira, Lisboa, 1915, caps. XV-XVI, p. 50-54.

¹⁵⁶ Luís Filipe Oliveira, *A Coroa, os Mestres e os Comendadores*, cit., pp. 329, 467.

¹⁵⁷ *Ibidem*, p. 404.

O MEDITERRÂNEO: UMA ÁREA ESTRATÉGICA PARA AS ORDENS MILITARES

Paula Pinto Costa

Pensar o Mediterrâneo como uma área estratégica para as Ordens Militares constituiu uma questão nuclear para melhor compreendermos certos aspetos da história da Europa tardo-medieval. Esta questão não é nova e já tivemos oportunidade de a colocar e de ensaiar algumas possíveis respostas, pelo que este texto retoma algumas delas e complementa outras. De um modo muito particular, já há uns anos, começamos por carrear elementos sobre a função substancial que a Ordem do Hospital atribuiu à marinha, dado o contexto mediterrânico em que se insere esta instituição, bem como sobre os homens que, no seu quadro institucional, foram enviados para esse destino¹. Continuando confinados aos limites da documentação, revisitamos agora as fontes e a bibliografia com o objetivo de sistematizar algumas leituras.

No seu todo institucional, as Ordens Religioso-Militares tiveram uma elevada exposição à história do Mediterrâneo, tanto por via do vínculo de dependência jurisdicional que mantinham em relação ao papado, como pela ligação de algumas delas ao extremo oriental deste mar, por via das suas origens situadas em torno de Jerusalém. As Ordens Militares – e, em particular, as do Hospital e do Templo – têm as suas origens muito ligadas à Terra Santa, assegurando, desde sempre, uma articulação funcional com os territórios mais ocidentais, incluindo com Portugal, o que implicou a institucionalização de fortes laços.

A primeira Ordem Militar que se organizou e que foi oficialmente instituída foi a de S. João de Jerusalém ou do Hospital pela bula *Piae Postulatio*, datada de 15 de fevereiro de 1113². O processo que conduziu a esta bula desenrolou-se praticamente ao longo de 65 anos, embora nessa fase inicial ninguém pudesse supor o desfecho que teria, nem houvesse qualquer intencionalidade relacionada com o que viria a ser uma Ordem Religioso-Militar. Por meados do séc. XI, experientes mercadores de Amalfi, uma cidade da costa ocidental de Itália, habituados já a navegar para a fachada leste do Mediterrâneo por razões comerciais, tiveram necessidade de criar um ponto de apoio que garantisse um

¹ Abordagens prévias a esta temática podem ser consultadas em COSTA, Paula Pinto - O Mediterrâneo e a Ordem de S. João. In FONSECA, Luís Adão da; CADEDDU, Maria Eugenia (Ed.) - *Portogallo mediterrane*. Cagliari: Consiglio Nazionale delle Ricerche / Istituto sui Rapporti Italo-Iberici, 2001, p. 75-97; COSTA, Paula Pinto - Portugal e Génova em tempos medievais: relações e enquadramentos. In GALLINARI, Luciano (Ed.) - *Génova una "porta" del Mediterraneo*. vol. II. Brigati, Génova: Consiglio Nazionale delle Ricerche, Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea (Gagliari, Genova, Torino), 2005, p. 1049-1068; COSTA, Paula Pinto - O espaço marítimo mediterrânico: a experiência dos Hospitalários nos séculos XII-XVI. In *A Formação da Marinha Portuguesa. Dos Primórdios ao Infante*. XII Simposium de História Marítima. Lisboa: Academia da Marinha, 2015, p. 53-65.

² *Cartulaire Générale de l'Ordre des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem (1100 - 1310)*, documentos publicados por Jean Delaville le Roulx, I. Paris, 1894, doc. 30.

mínimo de condições de instalação na cidade de Jerusalém. Do ponto de vista formal, ocuparam um espaço agregado ao mosteiro de Santa Maria Latina e, num segundo momento, mudaram-se para uma nova construção existente na cidade, também de cariz religioso, mas autónoma em relação a outras instituições. A partir daqui começou a germinar a base do que viria a ser a Ordem do Hospital, e que seria fixada precisamente nessa cidade. Esta Ordem foi instituída pelo Papado com o apoio de importantes forças políticas e sociais do mundo ocidental de então para atuar no Oriente, tendo em conta a conjuntura de organização dos Estados Latinos. No momento em que tal aconteceu, ou seja, por volta do ano 1113, existiam já as seguintes estruturas governativas sob controlo ocidental: o condado de Edessa, o principado de Antioquia, o reino de Jerusalém e o condado de Trípoli.

A origem da Ordem do Templo ocorreu exatamente na mesma conjuntura. A sua génese decorreu pelos anos 1115-1119 e sob a tutela do Santo Sepulcro. O processo de autonomização da nova Ordem, assinalado pela capacidade de escolha de um mestre próprio que a governava, data de finais de 1119 ou de inícios de 1120³. O seu reconhecimento foi impulsionado pelo périplo que Hugo de Payns, natural de Champagne e primeiro mestre da nova Ordem, fez por vários reinos ocidentais e culminou no Concílio de Troyes, reunido no ano de 1129, com a promulgação dos seus princípios organizativos redigidos por Bernardo Claraval⁴.

Desde cedo, impôs-se a ligação intensa ao Ocidente por parte de Hospitalários e Templários. Esta circunstância deu origem à configuração territorial transfronteiriça ou supranacional que estas duas Ordens viriam a alcançar ao longo dos séculos subsequentes. A do Hospital esteve presente na atual França, Itália, Inglaterra, Alemanha, Espanha e Portugal⁵; e a do Templo, para além de ter estado também nas zonas correspondentes aos países que acabamos de enumerar, teve bens na atual Croácia, República Checa e Polónia⁶.

Tendo em conta a comemoração dos 700 anos da contratação do almirante Pessanha por parte do rei D. Dinis, justifica-se uma nota, ainda que marginal, destinada a salientar a inserção dos Hospitalários nos múltiplos elos existentes entre Portugal e Génova, a terra do almirante Pessanha, celebrado no XV Simpósio de História Marítima. Numa cronologia mais alargada, a Ordem esteve implantada na Lombardia, enquadrando as propriedades que aí possuía num priorado. A circunscrição administrativa de Itália era constituída, também, por outros priorados, como Roma, Veneza, Pisa, Cápua, Barletta

³ DEMURGER, Alain – *A grande aventura dos Templários. Da origem ao fim*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2006, p. 38.

⁴ GARCIA-GUIJARRO RAMOS, Luis – *Papado, Cruzadas e Órdenes Militares. Siglos XI-XIII*. Madrid: Cátedra, 1995, p. 77-78.

⁵ B.A., *Regra da Ordem de S. João de Jerusalém*, fls. 151v-154 e VERTOT, Abade de – *Histoire des Chevaliers Hospitaliers de S. Jean de Jérusalem, appellés depuis chevaliers de Rhodes et aujourd'hui chevaliers de Malthe*. 3^a ed., tomo V. Paris, 1753, p. 354-357.

⁶ DEMURGER, Alain – *A grande aventura dos Templários ...*, p. 154-158.

e Messina, como é salientado nas orientações normativas⁷. Por sua vez, os Templários também tinham assentamentos em Génova, Pisa, Veneza e, acima de tudo, na Itália do sul⁸, pela grande importância atribuída à ligação ao Mediterrâneo mais oriental e aos contactos regulares entre estes dois universos geográficos, logrados tanto por via terrestre, como por via marítima. Daqui resultou uma profunda ligação ao mar, que favoreceu os contactos entre os limites oriental e ocidental do Mediterrâneo. Apesar de transposto por variadíssimas vezes por homens traquejados na arte de navegar e que foram introduzindo experiência e técnicas cada vez mais apuradas, este mar parecia muito mais extenso do que hoje e a viagem ao seu largo seria, com certeza, muito penosa. As referidas circunstâncias tornaram alguns dos homens que professavam nas Ordens Militares, ou seja, alguns freires, conhecedores da vida ligada ao mar.

Como referimos, as Ordens do Hospital e do Templo expandiram-se em direção ao Ocidente e instalaram-se num conjunto considerável de reinos europeus, entre os quais Portugal. A cronologia aponta para um intervalo crítico que medeia entre 1112 e 1128, uns meros 16 anos em que ocorreram grandes alterações, balizadas pela morte do conde D. Henrique (1112) e pela batalha de S. Mamede (1128). Em Portugal, Hospital e o Templo foram colocados em territórios afastados do mar e com objetivos que nada tinham a ver com o mundo marítimo. Os Hospitalários, a partir da sua fixação primordial em Leça do Balio, teriam, sobretudo, de enquadrar os peregrinos que se dirigiam para norte em direção a Santiago de Compostela. Em sentido distinto, os Templários teriam de defender um território avançado coincidente com a parte meridional do Condado Portucalense, peri-fronteiriço, localizado entre Soure, Coimbra e Leiria, com base na doação primordial outorgada por D. Teresa em 1128⁹.

Os compromissos que acabamos de apontar foram-lhes pedidos por reis, senhores e bispos, todos interessados na vida política de então e na consolidação, defesa e alargamento do território que tinham à sua disposição. Porém, e sublinhe-se a diferença, os órgãos governativos centrais destas duas Ordens pediriam a esses freires residentes em Portugal algo distinto: o contributo com recursos humanos e materiais que garantissem a prossecução da sua ação principal no Oriente Latino. As exigências são muitas e no futuro demonstrar-se-iam algumas incompatibilidades.

Na trajetória territorial que fizeram em direção ao Ocidente reforçaram-se os fatores que explicam a valorização do mar por parte destes freires, tanto no plano interno, refletido na sua natureza mais funcional, como na perspetiva militar e comercial, plasmado nas articulações que foram estabelecendo com outras entidades. Com efeito, as Ordens do Hospital e do Templo enquadram-se numa experiência marítima e, desde os seus primórdios dependem bastante da habilidade com que conseguiam encetar contactos com o Ocidente.

⁷ B.A., *Regra da Ordem de S. João de Jerusalém*, fls. 151v-154 e VERTOT, Abade de – *Histoire des Chevaliers Hospitaliers de S. Jean de Jérusalem ...*, p. 354-357.

⁸ DEMURGER, Alain – *A grande aventura dos Templários ...*, p. 352.

⁹ *Documentos Medievais Portugueses. Documentos Régios*, nº 70.

Por vicissitudes decorrentes do controlo político-militar sobre esses territórios levantinos, a partir de meados do séc. XIII, estas Ordens acabariam por ter muitas dificuldades em manter-se no terreno e seriam afastadas do Oriente no contexto da extinção dos Estados Latinos. O ano de 1291 coincide com o final deste ciclo e foi assinalado pela derrota na batalha de S. João de Acre frente às tropas comandadas pelo sultão do Egipto, al-Ashraf Salah ad-Din Khalil. A partir dessa altura, os Hospitalários fixaram a sua sede conventual, sucessivamente, em diversas ilhas mediterrânicas – Chipre (1291-1307), Rodes (1306¹⁰-1523) e Malta (1530-1798) – até a instalarem em Roma (1834), onde permanece. Fruto da mesma conjuntura, os Templários instalaram-se numa minúscula ilha mediterrânica, situada na mesma latitude de Chipre e centralizada no castelo de Arwad, onde ficaram até 1303¹¹.

A forma como a Ordem do Hospital foi estruturando os seus órgãos de governo e se foi organizando do ponto de vista interno evidencia a relevância que sempre atribuiu ao mar. A sua orgânica interna contava com freires que ocupavam dignidades e cargos ligados às atividades marítimas, e que davam resposta quer à vertente comercial, quer à militar subjacentes à ação dos freires¹². Sob a designação genérica de bailios encontramos os oficiais mais destacados da organização que residiam no convento, eram escolhidos pela Língua a que pertenciam, dirigiam os albergues e coadjuvavam o Grão-Mestre na administração¹³. Entre eles a instituição contava com o almirante, que, escolhido pelos cavaleiros de Itália¹⁴, comandava a marinha, tinha jurisdição sobre os homens que andavam no mar, tivessem estatuto de freires ou de seculares, e superintendia ao arsenal ou estaleiro¹⁵. Por sua vez, o marechal, escolhido pela circunscrição da Alvéria (situada na França meridional, em torno da cidade de Clermont-Ferrand), era o chefe dos exércitos terrestre e marítimo, sobrepondo-se, por vezes, ao almirante, tendo em conta o papel

¹⁰ Embora a instalação do convento tenha ocorrido apenas entre 1309 e 1311. SARNOWSKY, Jorgen – Rhodes. In BERIOU, Nicole; JOSSERAND, Philippe (Dir.) - *Prier et Combattre. Dictionnaire Européen des Ordres Militaires au Moyen Âge*. Fayard, 2009, p.791.

¹¹ Francesco GABRIELI: *Arab Historians of the Crusades*. 2ª ed. London: Routledge & Kegan Paul, 1969, p. 349-350.

¹² LUTTRELL, Anthony – The Military and Naval Organization of the Hospitallers of Rhodes: 1310-1444. In LUTTRELL, Anthony – *The Hospitallers of Rhodes and their Mediterranean world*. Ashgate: Variorum, 1992, p. 133-153; na p. 137, afirma que o número de homens que estava permanentemente em Rodes era reduzido.

¹³ Os bailios eram provenientes das várias circunscrições: a Língua da Provença indicava o Grão Comendador, a da Alvéria o Marechal, a da França o Grão Hospitalário, a de Itália o Almirante, a de Aragão o “*Drapier*” ou Conservador, a da Alemanha o Grão Bailio, a de Castela o Grão Chanceler e a da Inglaterra o “*Turcopolier*” ou General da Cavalaria. VERTOT, Abade de - *Histoire des Chevaliers Hospitaliers de Saint- Jean de Jérusalem ...*, t. V, p. 333 e POUTIERS, Jean-Christian – *Rhodes et ses Chevaliers. 1306-1523. Approche historique et archéologique*. Libano: Imprimerie Catholique sal Araya, 1989, p. 87.

¹⁴ Desde o final do séc. XIII, se o marechal estivesse no mar, o almirante substituiu-lo-ia. POUTIERS, Jean-Christian – *Rhodes et ses Chevaliers ...*, p. 178.

¹⁵ B.A., *Regra da Ordem de S. João de Jerusalém*, fls. 136-136v e fls. 146-148.

dos Hospitalários na guerra mediterrânica¹⁶. Em sentido complementar, a dependência direta da Ordem em relação à Santa Sé, bem como a gestão partilhada das comendas que tinham sede nas ilhas de Lango, Chipre e Negroponto¹⁷, reforça a ação mediterrânica destes homens.

Para além dos fatores já apontados, havia outros que favoreciam a presença regular dos Hospitalários no Mediterrâneo, como a resposta ao direito de chamamento, isto é, de convocatória, exercido pelo Grão-Mestre¹⁸ e o cumprimento de obrigações financeiras¹⁹ e militares²⁰ que lhes estavam acometidas. As deslocações que daqui decorriam implicavam a existência de espaços de alojamento na casa conventual. Uma vez instalada em Rodes, a Ordem designou esses mesmos espaços como *albergues*, vinculados a cada uma das *Línguas* ou Nações, ou seja, as circunscrições administrativas da Ordem com um cunho territorial de dimensão *nacional*: Provença, Alvéria, França, Itália, Espanha, a qual se viria a subdividir em Aragão e Castela, Inglaterra e Alemanha²¹.

A partir do momento em que fixou os seus órgãos governativos centrais na ilha de Rodes, a Ordem potenciou a sua ação marítima. Chegaria mesmo a apresentar-se como concorrente comercial de Génova e de Veneza, podendo equiparar-se aos grandes Estados orientais e do Egito, nas palavras de Jean-Christian Poutiers²².

Partindo das circunstâncias expostas, compreendem-se as diversas referências à viagem marítima na normativa hospitalária. Em concreto, havia documentos, nomeadamente do foro administrativo, que teriam de ser entregues aos órgãos conventuais

¹⁶ POUTIERS, Jean-Christian - *Rhodes et ses Chevaliers ...*, p. 182-190. O autor faz um ponto de situação do que teria sido o exército e a marinha da Ordem do Hospital durante o período em que esteve sediada em Rodes. Chama a atenção para o reduzido número de efetivos, coadjuvados por um corpo de mercenários e pelas milícias burguesas e campesinas. Nas p. 145-153 faz uma apreciação sobre a frota de Rodes.

¹⁷ Os comendadores de Chipre e de Lango seriam comuns a todas as *Línguas* da Ordem do Hospital. Porém, a de Lango, a partir do séc. XVI, passou para a jurisdição do priorado de Portugal, em associação à comenda de Leça (B.A., *Regra da Ordem de S. João de Jerusalém*, fl. 154 e SANTA CATHARINA, Fr. Lucas - *Malta Portuguesa ...*, l. II, cap. XIV, p. 376-378).

¹⁸ A urgência da defesa de Rodes em 1522 levou o Grão-Mestre a ordenar que se “... *fizese chamamento de todos os cavaleiros comendadores e outros e outros (sic) quaaesquer que beneficios da Ordem pesoyam vyessem a dicta sembreia e se fizessem prestes com suas armas pera hyrem a Rodes ao tall socorro ...*”, sob “... *pena de privaçam do abyto e dos beneficios se o contrario fizerem*” (TT, *Corpo cronológico*, I, m. 30, nº 32, fls. 14v-15).

¹⁹ B.A., *Regra da Ordem de S. João de Jerusalém*, fls. 56-88. A propósito do funcionamento do Comum Tesouro, são expressas as obrigações financeiras dos freires e os procedimentos a que davam origem.

²⁰ COSTA, Paula Pinto - O Mediterrâneo e a Ordem de S. João ..., p. 75-97, onde se pode consultar uma lista de freires portugueses que se deslocaram a Rodes ou a Malta por motivos de defesa militar desses dois baluartes.

²¹ B.A., *Regra da Ordem de S. João de Jerusalém*, fls. 165v-166. POUTIERS, Jean-Christian - *Rhodes et ses Chevaliers ...*, p. 80 e 84; COSTA, Paula Pinto - A Ordem do Hospital em Portugal: da Idade Média à Modernidade. *Militarium Ordinum Analecta*, nº 3 / 4. Porto: Fundação Engenheiro António de Almeida, 1999/2000, p. 66. Disponível em: <http://www.cepesepublicacoes.pt/portal/pt/obras/militarium-ordinum-analecta-n-o-3-4>

²² POUTIERS, Jean-Christian - *Rhodes et ses Chevaliers ...*, p. 153.

centrais, como é o caso das visitações e dos respetivos relatórios a que davam origem²³. A produção de uma memória administrativa e a organização dessa mesma documentação seriam aspetos cruciais para apoiar a gestão de uma instituição geograficamente dispersa e com uma estrutura governativa estratificada em dois patamares articulados entre si: o central e o local. A conjugação da centralização da memória dos Hospitalários, mais evidente no plano normativo e governativo, com os cartórios mais particulares de cada priorado ou de cada comenda constitui a base de análise da articulação entre a estrutura central e as suas ramificações mais periféricas²⁴. A documentação medieval contém referências a alguns freires portugueses que, apesar da distância física em relação aos órgãos centrais de governo, aí se deslocavam para participar em ações de relevo²⁵. Estas viagens institucionais não esgotariam as missões em que estes homens participavam e nas quais poderiam assumir vários papéis. Por exemplo, estes freires foram informadores privilegiados das cortes europeias sobre a evolução da situação no Oriente e foram também agentes de algumas missões diplomáticas em nome das diferentes casas monárquicas.

A forma como conseguiam operacionalizar todos estes interesses e obrigações institucionais plasmadas na normativa é muito mais difícil de captar na documentação escrita relativa à Idade Média existente nos arquivos portugueses. A nossa documentação pouco sugere a propósito do horizonte marítimo e da experiência dos freires neste domínio. Às razões que acabamos de esboçar acrescentamos o facto de os negócios do mar serem muitas vezes protegidos por sigilo, garantia do seu bom desenvolvimento, e a registo escrito em tipologias documentais do foro notarial, as quais não se conhecem para a Idade Média portuguesa, rica sobretudo em documentação régia e eclesiástica em que o mundo rural é o protagonista.

Presumimos que a grande atividade ligada ao mar fosse desenvolvida em articulação com a peregrinação, a cruzada e o comércio²⁶, recorrendo a navios próprios e / ou aos de outras entidades e disponibilizando também embarcações a terceiros, sob a figura jurídica do fretamento. Como já escreveu Alain Demurger, os Templários tinham

²³ De acordo com uma orientação fixada por Pedro Aubuson, na transição do séc. XV para o XVI, os freires depois de empossados num priorado ou comenda teriam que receber as bulas mestrais confirmatórias no prazo de um ano (B.A., *Regra da Ordem de S. João de Jerusalém*, fl. 184). Um outro exemplo significativo data de meados do séc. XVI, altura em que Cláudio de La Sengle obrigou os priores a visitar pessoalmente as comendas e demais bens, com uma periodicidade de cinco anos e "... *porão em escrito a tal visitação, da qual mandarão uma cópia autentica ao Grão Mestre e convento ...*" (B.A., *Regra da Ordem de S. João de Jerusalém*, fl. 200v).

²⁴ COSTA, Paula Pinto; BRONSTEIN, Judith; PELLETTIERI, Antonella – Relações entre a cabeça da Ordem e as Comendas. In FONSECA, Luís Adão da (coord.) - *Comendas das Ordens Militares: perfil nacional e inserção internacional. Noudar e Vera Cruz de Marmelar*, Coleção *Militarium Ordinum Analecta*, 17, Porto: CEPES e Fronteira do Caos, 2013, p. 37-46.

²⁵ COSTA, Paula Pinto - O Mediterrâneo e a Ordem de S. João ..., p. 75-97.

²⁶ LUTTRELL, Anthony – Actividades económicas de los Hospitalarios de Rodas en el Mediterraneo occidental durante el siglo XIV. In *The Hospitallers in Cyprus, Rhodes and the West: 1291-1440*. London: Variorum Reprints, 1978, p. 178-179. Rodas constituía um dos melhores portos nos circuitos do grande comércio no Mediterrâneo oriental e disfrutava de uma localização privilegiada para aceder aos grandes mercados cerealíferos do Egipto, do norte da Grécia do Norte, do sul de Itália e da Sicília. Por exemplo, num só ano, os freires de Rodas receberam mais de 6000 florins da venda de açúcar em Paris e noutros locais de França.

navios próprios, alugavam outros para atividades mercantes ou disponibilizam os seus para serem usados por outras pessoas²⁷.

Este *modus operandi*, traçado em termos muito gerais, e à parte as singularidades que a passagem do tempo foi imprimindo, foi consolidando-se pela experiência que os freires foram acumulando, alimentou as parcerias com diversas monarquias europeias, que, a este nível, os viam como aliados e como uma garantia de presença num território e numa área vital de influência marítima para a Europa de finais da Idade Média. Falamos do acesso ao Mar Egeu e ao Mar Negro.

O Templo era uma instituição mais vocacionada para a guerra em terra, mas que precisava de garantir o abastecimento de homens, de armamento, de cavalos e de mercadorias para a sua prossecução, como revela a importância atribuída ao cargo de comendador. No séc. XII, a estrutura organizativa do Templo contava com o senescal, que viria a ser secundarizado nas suas funções pelo grão-comendador e até pelo marechal, o comendador do reino de Jerusalém, o comendador da cidade de Jerusalém, o sub-marechal, o gonfaloneiro (encarregado do estandarte ou bandeira), o *turcopolier* (responsável pelos cristãos latinos, que eram turcos convertidos ao cristianismo, e que conservavam a sua maneira de combater²⁸) e o enfermeiro²⁹.

O papel desempenhado pela Ordem do Templo ao nível do mar não é tão explorado pela bibliografia quando comparado com o que foi assumido pela sua congénere do Hospital. A principal justificação decorre da supressão precoce da Ordem do Templo, no ano de 1312, numa altura charneira da história do Mediterrâneo e anterior à constituição da primeira liga cruzada para atuar no Mediterrâneo sob a égide da cruzada tardia.

Alain Demurger, numa obra de síntese que publicou sobre os Templários, dedicou algumas páginas à sua relação com o mar³⁰. Entre os aspetos que salienta, chamamos a atenção para o facto de nos seus primórdios, o comendador da Cúpula de Acre ter a responsabilidade dos assuntos marítimos da Ordem, que recaíam sobretudo na relação entre o Ocidente e o Oriente, especialmente significativa ao nível do aprovisionamento desta última área. O autor defende que as embarcações que tinham seriam poucas, à semelhança do que aconteceria com os Hospitalários, e, só com o avançar do tempo, se tornariam um pouco mais numerosas e com capacidade de resposta para funções cada vez mais especializadas³¹. No entanto, tão, ou mais importante do que a posse dos navios, seria o acesso que os freires conseguiriam ter aos cais de embarque ao longo de vários pontos da costa europeia³².

²⁷ DEMURGER, Alain – *A grande aventura dos Templários ...*, p. 347.

²⁸ RICHARD, Jean – Turcopolos. In BERIOU, Nicole; JOSSERAND, Philippe (Dir.) - *Prier et Combattre. Dictionnaire Européen des Ordres Militaires au Moyen Âge*. Fayard, 2009, p. 937-938 e BURG-TORF, Jochen – Turcopolier. In BERIOU, Nicole; JOSSERAND, Philippe (Dir.) - *Prier et Combattre. Dictionnaire Européen des Ordres Militaires au Moyen Âge*. Fayard, 2009, p. 938-939.

²⁹ DEMURGER, Alain – *A grande aventura dos Templários ...*, p. 152-153.

³⁰ DEMURGER, Alain – *A grande aventura dos Templários ...*, p. 348-352.

³¹ LUTTRELL, Anthony – *The Military and Naval Organization of the Hospitallers of Rhodes ...*, p. 133-153.

³² DEMURGER, Alain – *A grande aventura dos Templários ...*, p. 351.

Segundo dados avançados por Jean-Christian Poutiers, em Rodas, a Ordem do Hospital contava com uma frota de guerra, com navios comerciais, por vezes armados para o corso, e com uma frota de pesca. A marinha da Ordem tinha um mínimo de quatro a oito navios de diversos tipos, sendo mesmo referidas 12 galeras em 1334 e 16 em 1365, o que constituiu um número significativo; acrescenta que desde meados do séc. XIV, o Hospital dedicou quatro galeras à ligação com o Ocidente; e que, entre 1390 e 1451, estão documentados vários armadores e um patrão de navio e, entre 1318 e 1522, 42 gerais de galeras³³.

A vocação marítima da Ordem do Hospital fica demonstrada também na criação de uma fonte escrita, designada por *matricula marinariorum* e que consiste no registo de todos os homens ligados ao mar, feito sob a direção do almirante e executado pelo escrivão dos marinheiros. Este registo, refundido em 1428, deveria ser atualizado com uma periodicidade de cinco anos e continha o elenco das pessoas com mais de 12 anos que deveriam prestar serviço nos navios da Ordem; as mulheres eram também incluídas no elenco, bem como os filhos de pais marinheiros. Em 1462, a prestação deste serviço na marinha foi suprimida e substituída por um pagamento fixo em prata por parte das pessoas, permitindo à Ordem ter recursos para contratar marinheiros profissionais³⁴, precisamente numa altura em que a disputa pelo domínio do Mediterrâneo era intensa.

Apesar de toda a ligação ao mar, na normativa hospitalária ficou expressa a proibição de os freires residentes no convento central de armarem navios sem licença do Grão-Mestre e do Conselho. Pedro Raimundo Zacosta (1461-1467) colocava duas condições para a concessão da referida licença: a sua redução a escrito e a prévia residência no convento por cinco anos. Nestas mesmas orientações lê-se que aqueles que, uma vez obtida a licença, armassem navios eram obrigados a garantir que não molestariam nem roubariam cristãos, nem os seus bens. Previa-se, contudo, uma exceção para os freires ocidentais que se prontificassem a auxiliar a Ordem no Mediterrâneo, permitindo-lhes armar navio sem a obtenção da referida licença. Deste conjunto de normas, sublinhamos três aspetos: a obrigação de residência no convento por cinco anos, sinal que a Ordem privilegiava a formação interna desses homens enquanto freires em desfavor da dedicação a assuntos que escapavam a essa esfera de competências); a proibição de ações contra os cristãos; e a aceitação da participação dos ocidentais em condições simplificadas, o que se compreende no quadro do avolumar de problemas em torno da disputa sobre o Mediterrâneo, domínio em que os cercos de 1480 e 1522 impostos à ilha de Rodas são bastante emblemáticos. Ainda sintomático da ação destes freires no mar é o facto de Pedro Raimundo Zacosta ter proibido a concessão de salvo-conduto aos corsários e de ter limitado a outorga deste tipo de documento apenas à iniciativa do Grão-Mestre e Conselho e “*em caso de muita importância*”³⁵.

³³ POUTIERS, Jean-Christian - *Rhodes et ses Chevalier ...*, p. 130-131, 145, 151, 156-157 e 186. Sobre as condições de navegação no mar Mediterrânico e os navios da Ordem do Hospital, veja-se BRADFORD, Ernle - *Storia dei Cavalieri di Malta. Lo scudo e la spada*. Mursia, 1998 (1ª edição em 1972), p. 69-78.

³⁴ POUTIERS, Jean-Christian - *Rhodes et ses Chevaliers ...*, p. 188.

³⁵ B.A., *Regra da Ordem de S. João de Jerusalém*, fl. 222.

Estas medidas não devem ter surtido o efeito desejado, já que a desobediência em relação à proibição de os freires residentes no convento armarem galés, fustas e outros navios, foi punida pelo Grão-Mestre Giovanni Battista Orsini (1467-1476) com uma pena que consistia na perda do navio, em benefício do comum tesouro da instituição.

O Grão-Mestre Emery d'Amboise (1503-1512) insistiu na mesma política e determinou que os freires que exercessem ofícios da Ordem não poderiam armar navios. Assim, os freires que estivessem envolvidos na administração da justiça, como o senescal ou o castelão, os que tivessem à sua guarda bens da Ordem, como o conservador geral, o mordomo da casa do mestre, o recebedor, o comendador das taracenas, do celeiro e da artilharia, bem como todos os homens subalternos destes oficiais, não “*possão armar navios pera fazer guerra a infieis ou andar ao salto, nem possão ter parte nas armações feitas por outros*”. Para os prevaricadores ficou prevista a pena de suspensão dos ofícios que exercessem, a confiscação das armadas em questão e dos lucros que as mesmas proporcionassem em benefício do comum tesouro, reservando-se a terça parte de tudo para o acusador. Estas determinações aplicar-se-iam aos capitães das galés, embora pudessem “*armar fustas e bergantis pera fazer companhia às galés e pera tomar navios por alguma necessidade ou cousa urgente em favor das ditas gallés*”³⁶. No seu conjunto, estas medidas apontam para a necessidade de afastar os freires do mar e de os concentrar nos assuntos da instituição religiosa em que tinham professado. Provavelmente, também eram resultado da necessidade de evitar o gasto dos recursos da Ordem e o desvio de verbas do comum tesouro. As exigências da guerra no Mediterrâneo não podiam recair apenas sobre nos cofres da instituição, pelo que algumas casas monárquicas contribuíram com importantes valores. A própria ilha de Malta foi-lhes entregue pelo Imperador Carlos V em 1530.

Por fim, Claudio de La Sengle (1553-1557) reconheceu que os freires que, com licença do Grão-Mestre e do Conselho, armassem navios teriam reconhecida a sua anciandade como se residissem no convento, qualidade importante para efeitos de reconhecimento do prestígio de cada um dos membros da organização e de progressão na hierarquia interna³⁷. Esta medida pode ser interpretada como um incentivo ao envolvimento destes homens na vida marítima numa altura charneira do avanço turco-otomano, o qual culminaria na batalha de Lepanto (Grécia) em 1571³⁸.

Apesar da riqueza informativa sobre a forma como os órgãos centrais de governo das Ordens Militares, nomeadamente os do Hospital, responderam à sua grande exposição à evolução histórica do mar Mediterrâneo, para o priorado de Portugal é muito difícil encontrar dados de natureza semelhante que sustentem uma interpretação segura sobre a dedicação dos freires a este tipo de assuntos.

A sua vinda para o extremo ocidental da Península Ibérica e o perfil de instalação aqui ensaiado encerram algumas questões enigmáticas, quando pensadas na perspetiva

³⁶ B.A., *Regra da Ordem de S. João de Jerusalém*, fl. 220v-221.

³⁷ B.A., *Regra da Ordem de S. João de Jerusalém*, fl. 221-221v.

³⁸ A presença ativa destes freires no Mediterrâneo prolongou-se e foi muito importante no séc. XVII, como revela FONTENAY, Michel - *Les Chevaliers de Malte dans le “corso” Mediterranéen au XVIIe siècle*, in *Las Ordenes Militares en el Mediterraneo Occidental. Siglos XIII-XVIII*. Madrid: Casa de Velasquez, Instituto de Estudios Manchegos, 1989, p. 369-395.

dos interesses que esses homens depositariam no mar. Desde logo, a aparente contradição da distribuição territorial das comendas, claramente afastadas do litoral, fruto da vontade de terceiros que doavam as propriedades que constituíam a base destes centros de gestão, e que se localizavam em outras áreas do reino. Uma exceção deve ser feita em relação à coroa, proprietária de extensos domínios na Estremadura, reduto que não usou para distinguir estes freires. As comendas e propriedades, situadas mais perto do mar, e pertença das duas Ordens até agora alvo da nossa atenção são Leça do Balio, Rio Meão (ambas do Hospital), Leiria e Lisboa (ambas do Templo). À exceção de Lisboa, as restantes três comendas que acabamos de identificar distam consideravelmente do mar, sobretudo a de Leiria. Com efeito, as comendas hospitalárias e templárias existentes em Portugal não estavam junto ao mar. Desde logo, os principais objetivos que estas duas Ordens assumiram inicialmente – apoio aos peregrinos compostelanos e participação na expansão territorial do reino – não dependiam diretamente de uma atividade ligada ao mar. As terras doadas às Ordens constituíam a base das comendas, cujo rendimento era parcialmente aplicado no pagamento de contributos ao comum tesouro, como as responsabilidades. Deste modo, na perspetiva dos órgãos conventuais centrais, as comendas, com independência da sua localização, estavam obrigadas a cumprir os deveres associados à orgânica funcional. A logística que estas operações implicavam seria uma questão que as diversas circunscrições teriam de acautelar, sabendo-se que os freires recorreriam a cais de embarque que não se situavam nos seus domínios territoriais³⁹.

Uma notória exceção no que toca à localização das comendas, é o primeiro assentamento do convento da Ordem de Cristo, em 1319, em Castro Marim no extremo oriental do Algarve, isto é, o mais perto possível do Mediterrâneo. As razões para que tal tivesse acontecido estão identificadas pela historiografia⁴⁰.

Ao contrário do que se passava com as duas Ordens internacionais implantadas em Portugal, com a Ordem de Santiago, instituída nos primórdios da década de 70 do séc. XII⁴¹, a situação seria bastante diferente, registando-se uma grande proximidade ao mar de algumas comendas. A zona entre o Tejo e o Sado, onde a Ordem de Santiago tinha forte expressão territorial, destaca-se pela maior proximidade das propriedades da Ordem à orla costeira; os casos são vários, como indicam os bens localizados em Lisboa (Santos),

³⁹ Por exemplo, Fr. Luís Álvares de Távora encomendou nos estaleiros de Miragaia, em 6 de agosto de 1595, a construção de um patacho com esporão à moda de galeão, cujo contrato foi publicado por BARROS, Amândio – *Porto: a construção de um espaço marítimo nos albores dos tempos modernos*. Porto: FLUP, 2004, doc. 92. COSTA, Paula Pinto - O espaço marítimo mediterrânico: a experiência dos Hospitalários nos séculos XII-XVI ..., p. 64. DEMURGER, Alain – *A grande aventura dos Templários* ..., p. 351.

⁴⁰ FONSECA, Luís Adão da – Portugal e o Mediterrâneo no final da Idade Média: uma visão de conjunto. In FONSECA, Luís Adão da; CADEDDU, Maria Eugénia (Ed.) - *Portogallo mediterrane*. Cagliari: Consiglio Nazionale delle Ricerche / Istituto sui Rapporti Italo-Iberici, 2001, p. 13-25. FONSECA, Luís Adão da - O Mediterrâneo e a fronteira marítima de Portugal nos séculos XIV-XV. In CADEDDU, Maria Eugénia; MELE, Maria Grazia (ed.) - *Frontiere del Mediterraneo*. Pisa: Edizioni ETS, 2006, p. 41-60.

⁴¹ CUNHA, Mário Raul de Sousa - *A Ordem Militar de Santiago (das origens a 1327)*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1992.

Almada, Arrábida, Sesimbra, Palmela, Mouguelas, Alcácer do Sal, Sines e Santiago do Cacém. Até à segunda década do séc. XIV, no Algarve havia as comendas de Aljezur e de Cacela, da Ordem de Santiago, e a de Albufeira, da Ordem de Avis, a qual, para além desta propriedade, junto ao mar, só tinha a da Ericeira, bem mais a norte. A Ordem de Santiago, com assentamentos no sul do reino, acusa uma configuração diferente decorrente da sua condição de beneficiária das doações régias. O exemplo da implantação das comendas situadas na península da Arrábida, ou seja, entre os estuários do Tejo e do Sado, algumas delas bordejando o Atlântico, é sintomático de uma das atividades económicas mais lucrativas para esta Ordem – o comércio do sal que notabilizou a Ordem na zona do Canal da Mancha. Os reflexos desta situação na história de Portugal são diversos. Entre eles, distingue-se a participação de Fernando Afonso de Albuquerque, Mestre da Ordem de Santiago, e de Lourenço Anes Fogaça, chanceler do reino, em representação do rei de Portugal, na assinatura do Tratado de Windsor no ano de 1386⁴².

No momento em que a propriedade das Ordens Militares se acumulava e estruturava a ritmo intenso, isto é, nos séculos XII-XIII, fruto de sucessivas doações que foram recebendo, o reino (entenda-se, a coroa) ainda não vivia com os olhos postos no mar, nem para o mar. Nesse tempo, as referências de organização e de administração do espaço eram outras e passavam sobretudo pelas dioceses, pelos senhorios (incluindo as comendas), pelos castelos, pela fronteira terrestre e pela estratégia da monarquia na condução de todas estas questões. O mar, como objetivo de diversas ambições sociopolíticas, adquiriria relevância precisamente num tempo em que a constituição dos domínios das Ordens Militares estava concluída, circunstância que ajuda a perceber o facto de as comendas não se adaptarem a essa nova dinâmica.

O caso que acima mencionamos – o assentamento da primeira casa conventual da Ordem de Cristo em Castro Marim, estipulado na bula fundacional de 14 de março de 1319⁴³ – é essencial para compreendermos a importância da ligação das Ordens Militares ao mar. No final desta segunda década do século XIV, o horizonte meridional da política externa portuguesa coincidia com o Mediterrâneo. Como bem sabemos, Portugal não é banhado pelo Mediterrâneo; aliás, está longe desse mar. Por que mantinha, então, este reino medieval o olhar no Mediterrâneo, precisamente numa altura em que também começava a fixar objetivos no Atlântico, assinalados por etapas de referência como as Canárias, Ceuta, Madeira e Açores. Na segunda década do séc. XIV, Portugal direcionava importantes objetivos para o Mediterrâneo no quadro da cruzada tardia, da ambição de controlo do Estreito de Gibraltar e da prossecução de atividades marítimas rentáveis, como o corso, e, do ponto de vista simbólico, aglutinava-os em Castro Marim. Esta vontade, repetidas vezes, imputada à monarquia, foi, com toda a certeza, também partilhada pela Santa Sé, protagonizada à época pelo Papa João

⁴² FONSECA, Luís Adão da – *O essencial sobre o Tratado de Windsor*. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1986.

⁴³ *Monumenta Henricina*, vol. I, doc. 61, p. 97-110 e doc. 62, p. 110-119 (versão em português de 11 de maio de 1320).

XXII, que homologou as bulas de criação da Ordem de Cristo e de nomeação do seu primeiro Mestre, as quais plasmam claramente esta estratégia⁴⁴.

Na perspetiva das autoridades políticas e religiosas, a aposta no Mediterrâneo impunha-se cada vez mais, em função do avanço turco-otomano, que, por meados do séc. XIV, atingia já toda a área da atual Turquia, parte da Bulgária e da Grécia. Perante este cenário, emergiu a defesa da integridade territorial da Cristandade e da essência da sua conceção conceptual, face a um problema cultural (incluindo aqui a dimensão religiosa), marcado por alteridades confessionais e identitárias que se confrontavam e discutiam no mediterrâneo.

Desta conjuntura resultou o reforço do prestígio dos Hospitalários instalados em Rodes, que protegiam a navegação latina, fazendo oposição aos turco-otomanos⁴⁵. Nesta cronologia medieval mais tardia, a cruzada evolui do plano religioso para o geopolítico⁴⁶, funcionando como uma forma de legitimação da articulação de poderes em espaços externos e como instrumento de defesa da fronteira marítima. Portugal foi um dos reinos em que esta problemática foi mais expressiva.

Portugal medieval tinha pouca gente (estima-se no máximo 1,5 milhões de pessoas⁴⁷) e poucos recursos materiais, mas demonstrou firmeza na vontade de alcançar objetivos diversos em espaços externos (primeiro no Mediterrâneo e depois no Atlântico⁴⁸). Voltemos à pergunta: por que razão continuava Portugal a olhar para o Mediterrâneo? Certamente por tradição e por esse mar funcionar como uma referência no quadro do horizonte de viagem entre mundos diferentes, em que circulavam peregrinos, cruzados e mercadores; mas, também, por já estar imbuído de um traço de modernidade, em que Mediterrâneo se reinventou, a partir do séc. XIII, e passou a ser o palco de realidades muito diferentes daquelas que tinham marcado o seu passado, destacando-se o cenário de afirmação da cruzada tardia e do controlo do acesso ao mar Negro, sobretudo, por razões comerciais.

⁴⁴ *Monumenta Henricina*, vol. I, doc. 61, p. 97-110 e doc. 62, p. 110-119 (versão em português de 11 de maio de 1320); e *Monumenta Henricina*, vol. I, doc. 63, p. 119-120 e doc. 64, p. 121-122 (versão em português). Sobre as origens da Ordem de Cristo, vejam-se os seguintes trabalhos de referência: SILVA, Isabel Morgado - A Ordem de Cristo sob o Mestrado de D. Lopo Dias de Sousa. In *As Ordens Militares no Reinado de D. João I. Militarium Ordinum Analecta*, nº 1. Porto: Fundação Engº António de Almeida, 1997. Disponível em: <http://www.cepesepublicacoes.pt/portal/pt/obras/militarium-ordinum-analecta-n.o-1>. FONSECA, Luís Adão da – La Orden de Cristo entre la cruzada y la monarquía: un marco ideológico con finalidad política. In TORRES JIMÉNEZ, Raquel; RUIZ GÓMEZ, Francisco (Coord.) – *Órdenes militares y construcción de la sociedad occidental. Cultura, religiosidad y desarrollo social de los espacios de frontera (siglos XII-XV)*. Madrid: Sílex, 2016, p.681-699.

⁴⁵ LUTTRELL, Anthony – The Military Orders: 1312-1798. In RILEY-SMITH, J. (Ed.) – *The Oxford History of the Crusades*. Oxford: Oxford University Press, 1999, p. 323-362.

⁴⁶ CARDINI, Franco – Europa 1492. Retrato de un continente hace quinientos años. Anaya, 2000, p. 179-180.

⁴⁷ MARQUES, A. H. de Oliveira - *Portugal na Crise dos Séculos XIV e XV. Nova História de Portugal*, direção de Joel Serrão e de A. H. de Oliveira Marques, vol. IV. Lisboa: Editorial Presença, 1987, p. 16.

⁴⁸ FONSECA, Luís Adão da – *Os Descobrimentos e a formação do Oceano Atlântico*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999 (ed. Italiana, melhorada, com o título de *Dal Mediterraneo all'Atlantico. Le scoperte e la formazione del Mare Oceano nel secoli XIV-XIV*, Pisa-Cagliari, Edizioni ETS-Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea, 2004). FONSECA, Luís Adão da – Le Portugal entre la Méditerranée et l'Atlantique au XV^e siècle. In *Le Portugal au XV^e siècle*. Paris: Fundação C.Gulbenkian, 1989, p. 147-162 [separata dos *Arquivos do Centro Cultural Português*, vol. XXVI, 1989]

A origem da Ordem de Cristo situa-se no contexto do grande debate centrado no mar Mediterrâneo, a propósito da prossecução e das potencialidades da cruzada tardia. O significado deste debate para as Ordens Militares era profundo: uma oportunidade de redescoberta das suas matrizes fundacionais e de consciencialização e adaptação da sua identidade num tempo em que a sua sobrevivência era questionada e abordada por diversos tratadistas⁴⁹. A instalação da sede da Ordem de Cristo em Castro Marim – o mais perto possível do Mediterrâneo – foi um claro sinal desses tempos.

Terminamos com a questão que orientou esta reflexão – O Mediterrâneo: uma área estratégica para as Ordens Militares. No seu todo institucional, estas Ordens assumiam esse foco de interesse, pois estavam ligadas ao papado e ao Mediterrâneo oriental; no entanto, cada uma delas individualmente representava interesses específicos e teve pesos distintos no contexto da história do Mediterrâneo. O Mediterrâneo também teria um interesse discutível e estaria na origem de várias dúvidas, quando este mesmo mar era um sorvedouro de recursos humanos e materiais, que não abundavam e que eram também absorvidos pelas famílias dos freires e pela coroa. As Ordens seriam impulsionadas para a prossecução destas ações pelo papado e pelas casas monárquicas dos reinos em que estavam presentes, tanto mais que nos séculos XIV-XV se atravessava uma época de fomento marítimo. Por vezes, há tendência em confundir interesses políticos régios com interesses das Ordens Militares, quando nem sempre seriam sobreponíveis.

Terminamos, sublinhando que as Ordens Militares iam buscar as suas origens ao Mediterrâneo, porque viabilizadas pelo papado e porque o centro da sua ação inicial se situava em torno da Terra Santa. Foi, também, no Mediterrâneo que fundaram a segunda fase da construção da sua própria identidade, precisamente a partir da segunda metade do séc. XIII, altura a partir de que vários problemas emergiram e de que alguns deles os levaram a perceber que haveria novos desafios para responder e que o mar seria também o futuro desse Portugal.

⁴⁹ LEOPOLD, Antony – *How to Recover the Holy Land. The Crusade Proposals of the Late Thirteenth and Early Fourteenth Centuries*. Ashgate, 2000, p. 203-204.

A REGÊNCIA DE D. PEDRO E A IRREVERSIBILIDADE DA EXPANSÃO ATLÂNTICA PORTUGUESA

Alexandre António da Costa Luís

Introdução

Várias circunstâncias tornam legítimo afirmar que a regência de D. Pedro constituiu um período decisivo no capítulo da viabilização da expansão atlântica portuguesa, permitindo mesmo que esta última conquistasse uma marca de irreversibilidade. De entre os fatores mais relevantes, importa necessariamente destacar a íntima colaboração que subsistiu nos anos 40 do século XV entre o pragmático D. Pedro e o visionário D. Henrique (na prática, os dois principais líderes do Reino nesse decénio), cujos resultados se traduziram em avanços significativos em áreas como o reconhecimento da costa ocidental de África, empregando as inovadoras caravelas de Quatrocentos, peritas em bolinar, a colonização das ilhas e o lançamento de uma política de *mare clausum*. Por outras palavras, a ação articulada e complementar levada a cabo pelos dois infantes, um, D. Pedro, mais ligado à ideologia do proveito e o outro, D. Henrique, cultivador de um perfil multifacetado, com espaço para uma visão mais idealista (cruzadista), mas sem negar a crescente sedução exercida pelo valor do proveito, contribuiu fortemente para o estatuto de objetivo estrutural que a expansão no Atlântico assumiu e para a ascensão de Portugal como potência marítima ou, se preferirmos, oceânica. A associação existente entre os dois infantes refletiu-se numa convergência de esforços e numa orientação partilhada, sem prejuízo da pluralidade ideológica, e assim na manutenção de Ceuta (com vista ao regente não perder o suporte de certos setores e também de modo a não lesar a política externa do Reino), na promoção quer de ações de exploração geográfica, quer de assalto a aldeias berberes e guineenses, em busca de riqueza e honra, ou então no exercício de gradual e lucrativo estabelecimento da paz e do comércio com várias populações de África. No que concerne aos territórios insulares, refira-se o impulso dado pelos dois irmãos ao povoamento e à produção; o estímulo fornecido à comercialização do excedente das ilhas com a Metrópole e ainda à valorização destes domínios extracontinentais como espaços de amparo e controlo da navegação oceânica.

Desta forma, o mundo atlântico em construção passou a atrair novos atores, aliciados sobretudo pela perspectiva segura de bons negócios e de enriquecimento fácil; ou seja, deu-se o alargamento da base social de apoio à empresa, sucedendo, portanto, uma inflexão na opinião de muitos daqueles que antes criticavam as dispendiosas expedições de descoberta fomentadas pelo persistente infante D. Henrique. De alcance assinalável, a aliança entre o *Navegador* e D. Pedro, em favor também do interesse da Coroa, possibilitou a dilatação do senhorio atlântico henriquino e favoreceu o desenvolvimento de uma política de hegemonia marítima e de descoberta e aproveitamento de novos palcos.

A questão sensível de Ceuta

Como é sabido, o Reino de Portugal, no período imediato à morte repentina de D. Duarte, datada de 1438, ficou marcado por “*mui grandes discordias*”¹, isto é, por intensas lutas políticas em redor da conquista do poder. O confronto entre D. Pedro e a rainha viúva, D. Leonor de Aragão, que fora indicada pelo falecido monarca como regente na menoridade de D. Afonso V, dividiu o País e causou ondas de turbulência. Após várias peripécias, negociações e provas de força, sucedeu a vitória do duque de Coimbra, mais visível e efetiva a partir de 1441. O seu governo acabou por se prolongar até julho de 1448.

Para o triunfo de D. Pedro e, portanto, a sua ascensão ao exercício da regência, muito contribuíram os apoios oriundos de variados setores e individualidades do Reino, merecendo aqui o nosso destaque o infante D. Henrique². Trata-se de uma figura que, enquanto homem de Estado que foi, buscou incessantemente garantir a paz no interior do País, mantendo ao longo da vida uma postura de lealdade na sua relação com quem liderava o poder, colocando-se, desta forma, ao lado de D. João I, D. Duarte, D. Pedro e, finalmente, D. Afonso V. Ator com um papel decisivo na subida do duque de Coimbra à chefia do governo, não é surpreendente que o Navegador tenha arrecadado da intervenção política do regente avultadas recompensas. Entre outros aspetos, sabemos que muitos dos lugares de maior relevo da administração foram ocupados por elementos da Casa de D. Pedro ou pertencentes à do infante D. Henrique. No capítulo da expansão ultramarina, que aqui é alvo do nosso estudo, devemos afiançar que foi precisamente “*D. Pedro quem confirmou ao duque de Viseu o domínio dos mares, [...] e por essa via os dois foram parceiros na viragem decisiva do país para o mar – D. Henrique desencadeou os Descobrimientos e D. Pedro legitimou e tomou para a Coroa a nova fronteira*”, citando João Paulo Oliveira e Costa e Vítor Luís Gaspar Rodrigues³. Efetivamente, durante o período da regência, torna-se evidente que o duque de Coimbra soube compreender os benefícios que advinham ou poderiam advir de uma persistente e articulada aposta no fomento do expansionismo oceânico. O regente cuidou, portanto, de secundar o *Navegador* e até realizou certas cedências que contrariavam as soluções que tradicionalmente advogara para determinados assuntos de Estado, onde figurava, desde logo, a questão sensível de Ceuta, cidade que aceitou conservar em mãos portuguesas.

Importa realçar que, no passado, D. Pedro manifestara com frontalidade uma posição adversa à continuidade da política de dilatação territorial no Norte de África, pelo menos nos meandros em que era concretizada, por entender que lesava financeira

¹ Gomes Eanes de Zurara, *Crónica de Guiné*, Porto, Livraria Civilização-Editora, 1973, cap. XI, p. 63.

² Sobre o apoio dado por D. Henrique a D. Pedro, cf., necessariamente, João Paulo Oliveira e Costa, *Henrique, o Infante*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2009, pp. 249 e ss..

³ João Paulo Oliveira e Costa e Vítor Luís Gaspar Rodrigues, *Construtores do Império. Da Conquista de Ceuta à Criação do Governo-Geral do Brasil*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2017, p. 39. Cf., igualmente, Alexandre António da Costa Luís, *Na Rota do Império Português (da Formação da Nacionalidade ao Apogeu Imperial Manuelino)*, tese de doutoramento na área de História, especialidade de História dos Descobrimientos e da Expansão Portuguesa, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 2008, pp. 253-271.

e humanamente o Reino, transportando, portanto, múltiplos perigos⁴. Só que, na ótica de muitos, a conquista de Marrocos emergia como o projeto por excelência que devia assegurar uma inequívoca afirmação da Coroa e da dinastia avisina, entre outros desígnios. Como a opinião de D. Pedro ia noutro sentido, a explicação para o afastamento da Corte deste infante, que escolheu abandonar temporariamente o Reino, decorria ainda o reinado de D. João I, e fazer um périplo por vários centros estrangeiros, deriva talvez da sua recusa em prosseguir como “*ajudador*”, conforme escreve João Marinhos dos Santos, “*de uma política e de uma administração de que discordava*”⁵, bem como da situação que o desagradava, em parte consequência deste seu divórcio face ao governo, de se ver ultrapassado, em matéria de preferência paterna, por um irmão mais novo, mas claramente fiel ao projeto joanino, D. Henrique⁶.

Recordamos que, em meados da década de 20 (dezembro de 1425 a abril de 1426), na sua célebre carta-conselho de Bruges, o viajado D. Pedro, que procurou averiguar no exterior “*outras formas de actuação política*”⁷, critica a ocupação de Ceuta, pelo menos “*emquanto asy estiuer ordenada como agora esta, que he muy bom sumydoiro de gente de uossa terra e darmas e de dinheiro*”⁸. Através desta carta, sabemos que o futuro de Ceuta era motivo de debate nas cortes europeias. D. Pedro chega até a reportar a existência de um desfasamento ideológico ou mental entre a ala mais belicista-cruzadista em Portugal, digamos assim, e algumas das comunidades do estrangeiro que faziam parte das mais civilizadas e avançadas da Europa cristã, onde a própria manutenção da cidade, à luz dos sacrifícios exigidos, era mal compreendida. Como prova dessa reprovação que brotava na cena internacional, descreve a opinião negativa de certos “*bons homens*” de Inglaterra e de Bruges, que “*deixão ja de falar na honrra e boa fama que he em a asy terem e falam na grande jndiscreção que he em a manterem, com tam grande perda e destruyçom da terra*”⁹.

⁴ Os custos de operações militares deste género eram realmente exorbitantes. Atente-se, a título exemplificativo, aos capítulos especiais da cidade do Porto, apresentados nas Cortes de Torres Vedras. Pelo seu conteúdo, é possível verificar que a 30 de maio de 1441 faltava ainda à Coroa pagar à comunidade portuense dívidas contraídas com a organização da armada de Ceuta, senão vejamos: “Senhor [o rei D. Afonso V] bem Sabe a uossa merçee Como em esta çidade ssam deudos muitos djnheiros asy darneses como de louças fferro madeiras pam vínhos carnes jornaes cordoarias E outras cousas que foram filhadas pera armada de çeuta E de Rey [de] tunez E de canarea ssegundo todo he esto escripto em Jnquiriçom per mandado del Rey uosso auoo” (Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua História, publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques, suplemento ao vol. I, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1988, doc. 109, p. 139).

⁵ João Marinho dos Santos, “A Expansão e a Independência Nacional — A Acção do Infante D. Pedro”, *Biblos*, vol. LXIX, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1993, p. 220. Este artigo integra igualmente a coletânea *Estudos Sobre os Descobrimientos e a Expansão Portuguesa*, do citado autor, Coimbra, Faculdade de Letras / Universidade de Coimbra, d.l. 1998, pp. 23-28.

⁶ Acerca da hipótese de D. Henrique constituir o filho predileto do rei D. João I, cf., no mínimo, João Paulo Oliveira e Costa, *Henrique, o Infante*, pp. 113-126.

⁷ Joaquim Veríssimo Serrão, *Relações Históricas entre Portugal e a França (1430-1481)*, Paris, Fundação Calouste Gulbenkian, Centro Cultural Português, 1975, p. 20.

⁸ *Monumenta Henricina*, vol. III, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1961, doc. 71, p. 148.

⁹ *Ibidem*, vol. III, doc. 71, p. 148.

Anos mais tarde, em agosto de 1433, logo após a elevação de D. Duarte a rei de Portugal, encontramos D. Pedro, atento a eventuais manobras no quadro político doméstico, a advertir o irmão de que muitos o incentivarão a dar um novo alento à política de expansão territorial-guerreira: “[...] e porque senhor uos agora farão muytos e muy desuayrados requyrimientos e petytorios e uos daram conselhos de muytas cousas e de muytas guerras compre que esgardeis sobre todo com grande discreçom [...]”¹⁰. O próprio D. João I deixara, em testamento, o pedido para que se persistisse na execução de conquistas em Marrocos. Isto é, por intermédio da tomada de Ceuta, o rei da Boa Memória deixara “a porta aberta a seus filhos e netos pera jrem mais auante”¹¹. Este apontamento tenderá a influenciar a ação política de D. Duarte, que, plausivelmente, também opinaria que a melhor fórmula de garantir a conservação sustentável de Ceuta passaria por quebrar o seu isolamento, mediante a submissão e o conseqüente estabelecimento de uma rede marítima e solidária de cidades.

Pouco depois, em 1436 ou 1437, a ser genuíno o parecer, o infante D. Pedro reafirma, com assinalável convicção, que a política de conquista do Norte de África compunha um falso remédio para muitos dos alvos elencados, incluindo o desafio estrutural de assegurar a perenidade do Reino. Entre outros aspetos, D. Pedro julga que, por falta de meios humanos e financeiros, era inconcebível sustentar este género de movimentações militares, cuja execução até poderia vir a causar a perda de Portugal, ao transportar para o espaço a anexar um problema demográfico semelhante ao da Metrópole: “Mas, posto caso que passassees e tomassees Tanger, Alcaçer e Arzilla, queria, senhor, saber que lhe fariees; porque pouoardelos com rregno tam despouorado e tam mjngüado de gente, como he este vosso, he jmpossiuel; e, se ho quisesses fazer, seria torpe comparaçom, como de quem perdesse boa capa por maaço capello, pois era certo perdersse Portugal e nom se ganhar Africa”¹². Conhecedor das diferenças entre a iniciativa militar castelhana contra o potentado de Granada, que entendia ser suportável e consistente, muito graças à contiguidade territorial existente, e a portuguesa no recinto marroquino, onde o contexto de guerra ininterrupta caracterizava a vida das populações cristãs e mouras radicadas neste último território, D. Pedro alerta que os Portugueses nunca controlariam o interior norte-africano, circunstância profundamente lesiva para as suas ambições: “Porque, se vos, ssenhor, teusses esta conquista dAfrica, como Castella teem ha de Graada, em que cada lugar de mouros que se toma faz logo defensam e recebe emparo doutro de christãaos, seu vezinho, avelloya por bem; mas vos nom podees aallem tomar lugar em que possam viuer homeens vossos, que, com temor dos jmijgos, ousem sair fora nem aproueitar a terra. E isto, ssenhor, causa nom teerdes nem poderdes la teer ho ssenhorio do campo, sem o qual toda conquista sera, com rrazam, de

¹⁰ “Carta do Jfante dom pedro que mandou a el rey quando em boa ora foy aleuantado por noso rey”, in Livro dos Conselhos de El-Rei D. Duarte (Livro da Cartuxa), edição diplomática de João José Alves Dias, Lisboa, Editorial Estampa, 1982, p. 76.

¹¹ João de Barros, *Ásia*, Primeira Década, Livro Primeiro, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, cap. I, p. 9.

¹² Conselho do infante D. Pedro, dado a D. Duarte, a pedido deste, sobre se o rei deve ou não fazer guerra aos Mouros de Marrocos [1436 ou 1437], *Monumenta Henricina*, vol. VI, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1964, doc. 1, p. 4.

*muyto perijgo e pouco proueyto*¹³. Esta luta contra os Muçulmanos nem sequer era percecionada como serviço de Deus, visto que originava prejuízos superiores aos benefícios: “[...] digo que ja nom faço duujda em seer bem e serujço de Deus os mouros imjgos da fe serem guerreados, comtanto que este bem nom traga consigo danos e malles muyto mayores”¹⁴. Por conseguinte, julgando inclusivamente que o poder reunido dos reis de Espanha passaria por sérias dificuldades para alcançar vitórias no Norte de África, quanto mais o monarca português desacompanhado, conclui que D. Duarte devia pôr de lado e para sempre a continuidade do projeto paterno: “Pollo qual, ssenhor, concrudo que meu parecer he que, agora nem em algũu tempo, vossa merceẽ nom se deue antremeter nesta guerra dAfrica, pera nella procurarades de ganhar mais do ganhado [...]”¹⁵.

Sem surpresa, mais tarde, por ocasião das Cortes de Leiria, começadas em janeiro de 1438, pouco depois do fracasso militar de Tãnger, e destinadas a aconselhar D. Duarte, que estava obviamente preocupado com o evoluir dos acontecimentos, D. Pedro expressa o seu voto em favor da devolução de Ceuta aos Mouros. Com efeito, o ataque a Tãnger, realizado, portanto, após um processo de consulta aos grandes do Reino, numa época em que D. Duarte se sentia também pressionado pelo Papado e abalado pela feroz luta diplomática que detinha com Castela, redundara, devido essencialmente a erros de comando, ao incumprimento das instruções, à insuficiência dos meios mobilizados e à falta de segredo, num desastre absoluto. Tamanho revés confirmava, assim, a tese pessimista e de semblante profético do infante D. Pedro: “E assy, os nossos de cercadores se achariam cercados e de vencedores se achariam vencidos [...]”¹⁶.

A libertação condicionada do exército português, mediante a entrega de alguns reféns, entre os quais o infante D. Fernando, o filho mais novo de D. Filipa e D. João I, e a garantia de restituição de Ceuta aos Mouros, acabou necessariamente por provocar o aparecimento de variados partidos. À luz dos pareceres produzidos, torna-se possível averiguar distintos aglomerados de opiniões¹⁷ que dispensamos, contudo, de aqui analisar em profundidade. Diremos apenas que uma das principais posições era dinamizada por D. Pedro, D. João (?)¹⁸, um reduzido número de nobres e a maioria dos concelhos (as exceções vinham de Lisboa, Porto e terras algarvias) e sustentava o cumpro-

¹³ *Ibidem*, vol. VI, doc. 1, p. 4.

¹⁴ *Ibidem*, vol. VI, doc. 1, p. 3.

¹⁵ *Ibidem*, vol. VI, doc. 1, p. 6.

¹⁶ *Ibidem*, vol. VI, doc. 1, p. 5.

¹⁷ Acerca deste assunto, cf., por exemplo, Luís Miguel Duarte, *D. Duarte*, in *Reis de Portugal*, direção de Roberto Carneiro, coordenação científica de Artur Teodoro de Matos e João Paulo Oliveira e Costa, Lisboa, Círculo de Leitores e Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2005, pp. 249-251.

¹⁸ Segundo Rui de Pina, D. João era favorável à devolução de Ceuta (*Chronica do Senhor D. Duarte*, in *Collecção de Livros Ineditos de Historia Portugueza...*, tomo I, Lisboa, Academia Real das Sciencias de Lisboa, 1790, cap. XL, p. 179). Esta opinião é, todavia, contrariada pela carta que o mercador do Porto, Afonso Anes, dirigiu ao seu amigo D. Gomes, abade de Florença. O documento está datado de 25 de fevereiro de 1438 e nele é afirmado que D. João, entre outros, sustentava “que se remidiasse a tirar o Ifante da prisom mas que todauja Cepta nom se desse” (in Domingos Maurício, *D. Duarte e as Responsabilidades de Tãnger (1433-1438)*, Lisboa, Comissão Executiva do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960, p. 65).

mento do acordo rubricado por D. Henrique, logo a imediata devolução de Ceuta e a soltura de D. Fernando. No entanto, quando se olha para o universo de pareceres, denota-se que muitas vezes nas Cortes de Leiria, a maioria, por um ou outro motivo, eram contrárias à entrega da cidade. D. Duarte identificava-se com este entendimento. Porquê? Como bem explica João Marinho dos Santos, o rei D. Duarte (“*fiel à política do pai, D. João I*”) e os seus aliados encaravam a possessão africana como “*a solução para a coesão nacional, para a independência e as dificuldades económico-financeiras do Portugal de começos de Quatrocentos*”¹⁹. Assim sendo, dificilmente D. Duarte ajuizaria possuir a legitimidade moral de trocar Ceuta por D. Fernando, tanto mais que restituir a praça do Estreito ao velho inimigo equivaleria a perder “*a mayor honrra que Portugal tinha ganhada, e arrancava de sua Coroa o titulo do senhorio de Cepta que ElRey Dom Joham seu Padre tam honrradamente ganhara, e lho leyxára em sua sepultura excripto em Pedra sobre seus ossos, mais pera ho elle acrecentar, que minguar*”²⁰. Talvez se pensasse que não fazer finca-pé de uma espécie de inalienabilidade do território português ultramarino seria o mesmo que renunciar, de uma só cartada, ao salto político e prestigioso dado por Portugal no concerto das nações cristãs, desde 1415. Significaria, por conseguinte, um passo atrás, quiçá de efeito irremediável, na possibilidade de, por via da empresa herdada de D. João I, se assegurar o tão desejado alargamento do território nacional e, assim, amenizar o sempre ameaçante poder centrípeto castelhano. Não é absurdo opinar que D. Duarte acreditava que, pelo menos de momento, a continuidade do processo expansionista português, com tudo o que este representava para a consolidação da independência nacional, para o emprego dos irmãos e da nobreza, para as expectativas de retoma económica, entre outros objetivos, dependia e girava à volta da conservação de Ceuta, símbolo maior da utilidade existencial do Reino e da novel dinastia de Avis.

Regressando a D. Pedro, que, como vimos, após o fatídico desastre de Tânger de 1437, se revela o mais ardente defensor da devolução de Ceuta por troca do infante D. Fernando, refém dos Muçulmanos, é notório que compunha, em termos ideológicos e mentais, uma figura que abraçava declaradamente o pragmatismo economicista, onde o proveito era já considerado um fim e não um meio: “[...] *os homens que sesudos são e vsão de razão [...] não trabalham de boamente sem esperança de ganho e proueyto*”²¹. Descobrimos que o pensamento político alimentado ou amadurecido ao longo dos anos por este infante dispensava as campanhas de conquista em Marrocos, sugerindo antes um programa de governo de cunho reformista e modernizador, atento aos problemas do ensino, da justiça, da administração do Reino, das finanças, do ordenamento do território, da operacionalidade do equipamento militar, ou seja, centrado, fundamentalmente,

¹⁹ João Marinho dos Santos, “A Expansão e a Independência Nacional — A Acção do Infante D. Pedro”, *Biblos*, vol. LXIX, p. 220.

²⁰ Rui de Pina, *Chronica do Senhor Rey D. Duarte*, cap. XLI, p. 181.

²¹ Carta de Bruges, *Monumenta Henricina*, vol. III, doc. 71, p. 145.

na ideia de incrementar os recursos internos do País e de firmar e exponenciar o seu eficiente aproveitamento²².

Por isso mesmo, respeitando este modo de pensar, uma vez instalado na regência, D. Pedro buscou desenvolver o que julgava ser uma boa “*prouença de sseus rregnos* [do rei D. Afonso V], *mantendoos en justiça ho melhor que podia, segumdo a calidade e necessidade dos tempos*”, assim “como em a prouença de sua fazemda, pospoemdo todo meu jmterese e proueito”, conforme sublinha em 30 de dezembro de 1448, numa espécie de balanço realizado ao seu desempenho governativo²³.

Acontece, contudo, que a avaliação negativa que o duque de Coimbra fazia do domínio português sobre Ceuta, e que, pouco depois da sua chegada ao poder, o leva até a intentar entregar a praça, remetendo para esse efeito, corria o ano de 1440, uma armada liderada por D. Fernando de Castro, não era partilhada por diversos setores da sociedade portuguesa e europeia, que, por variados motivos, sustentavam a necessidade de se manter a cidade. Efetivamente, reafirmamos que grande parte da nobreza lusíada reprovava uma eventual restituição de Ceuta. Comungavam igualmente desta tendência os concelhos de Lisboa, do Porto e do Algarve, ou seja, os mais influentes em termos comerciais e marítimos. Indo mais longe nesta nossa exposição, é legítimo concluir que a burguesia mercantil cosmopolita, pelo menos aquela que lucrava com os negócios de Ceuta e que aí detinha casas de comércio²⁴, aconselhava as autoridades lusas a conservarem a cidade e, por conseguinte, a definirem outro tipo de solução para o problema do cativo de D. Fernando. É provavelmente a estes homens de negócios que alude o cronista Zurara, quando sublinha que da “*famosa vitoria* [de Ceuta] *os ceus sentiram gloria e a terra beneficio*”²⁵. Também o rei de Castela, para quem a posse cristã de Ceuta facilitava a futura submissão de Granada, ao travar a passagem de socorros de África, não via com bons olhos a hipótese de devolução da cidade. Outro tanto deve ser dito da Santa Sé, que, naturalmente, recusava a possível restituição de Ceuta. A valia desta praça como base naval não passava, igualmente, despercebida aos agentes italianos.

²² Cf. João Marinho dos Santos, “A Expansão e a Independência Nacional — A Acção do Infante D. Pedro”, *Biblos*, vol. LXIX, p. 220; idem, *A Guerra e as Guerras na Expansão Portuguesa (Séculos XV e XVI)*, Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998, p. 51.

²³ Carta de D. Pedro ao conde de Arraiolos, seu sobrinho, *Monumenta Henricina*, vol. IX, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1968, doc. 211, p. 346.

²⁴ Na *Crónica do Conde D. Pedro de Meneses*, lemos que foram edificadas em Ceuta algumas casas para mercadores: “E tall aviamemto deu o comde dom Pedro a todo, que ã muy breve nõ soomemte foy a çidade rrepairada nos falleçimemtos primçipais, mas aynda muitas bõas cousas feitas de novo, caa mamdou fazer adegas e çeleiros pera os mamtyemtos que viessẽ serẽ alojados, omde se não perdessẽ como amte faziam, e assy logeas e casas pera mercadores darredor da praça, e correger a aduana com as outras apousemtadorias pera as nobres gemtes que vinham a çidade” (Gomes Eanes de Zurara, *Crónica do Conde D. Pedro de Meneses*, edição e estudo de Maria Teresa Brocardo, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian e Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1997, cap. LXXXII, p. 533).

²⁵ *Crónica de Guiné*, cap. V, p. 27.

Adicione-se que a mencionada armada de D. Fernando de Castro sofreu, nas proximidades do Algarve, um ataque conduzido por embarcações genovesas²⁶. O capitão-mor da armada faleceu por ocasião do combate. A hipótese da agressão ter sido impulsionada pelos partidários da não entrega de Ceuta é, no mínimo, merecedora de atenção. Aponta-se, deste modo, para a existência de uma maquinação de ordem internacional, isto é, uma “*conspiração mediterrânica*”²⁷. De qualquer modo, à luz da mentalidade religiosa da época, suspeita-se que o episódio mortífero em que se viu envolvido D. Fernando de Castro acabou por ser percebido na Corte como um sinal divino favorável à manutenção de Ceuta, contribuindo para o processo de mitificação da praça. É certo que o filho de D. Fernando de Castro, D. Álvaro, ainda assumiu o comando da missão, mas não alcançou qualquer acordo, por subsistir um clima de desconfiança mútua entre os Portugueses e os Muçulmanos. O cronista Rui de Pina refere que daí em diante se tentou descobrir “*algum outro remedio, pera a delliberaçam do Yfante*”²⁸.

Para a posteridade, registre-se o facto de D. Pedro não ter enviado nova armada para negociar D. Fernando por Ceuta²⁹. Ciente da importância do suporte político que lhe concediam, o regente optou por não contrariar D. Henrique, aguerrido defensor da cruzada como desígnio de Portugal e que sempre pugnou pela conservação de Ceuta, e outros elementos que eram igualmente partidários da preservação da cidade, como os homens-bons de Lisboa, que também tiveram um papel relevante na conquista do poder pelo duque de Coimbra.

Além disso, não é de rejeitar a hipótese do regente D. Pedro, com o avançar do tempo, ter sido persuadido de que a dispensa da cidade poderia condicionar ou até comprometer os caminhos do expansionismo luso, bem como a coesão nacional, perigos que deviam ser obviamente evitados, tanto mais que o País entrava numa fase em que as iniciativas de exploração da costa ocidental africana começavam a anunciar um futuro mais risonho. Nesse sentido, a bula *Rex Regum*, de Eugénio IV, datada de 5 de janeiro de 1443 e onde o pontífice expõe que D. Afonso V, D. Pedro e D. Henrique tencionavam “*passar ao solo africano*”, a fim de “*estenderem a fama e a conquista, e tornarem ao jugo de Cristo as terras sujeitas aos infiéis*”³⁰, não deixaria de compor uma prova de que o regente desistira de entregar Ceuta aos Sarracenos³¹. De qualquer modo, pouco depois, após

²⁶ Cf. Rui de Pina, *Chronica do Senhor Rey D. Affonso V*, cap. LIV, pp. 292-293; Frei João Álvarez, *Chronica do Infante Santo D. Fernando*, edição crítica da obra de D. Fr. João Álvarez, segundo um códice Ms. do séc. XV, por Mendes dos Remédios, Coimbra, F. França Amado-Editor, 1911, caps. XXV-XXVI, pp. 68-77.

²⁷ João Paulo Oliveira e Costa, *Henrique, o Infante*, p. 264; idem e Vítor Luís Gaspar Rodrigues, *Construtores do Império*, p. 78.

²⁸ Rui de Pina, *Chronica do Senhor Rey D. Affonso V*, in *Collecção de Livros Ineditos de Historia Portugueza...*, tomo I, Lisboa, Academia Real das Sciencias de Lisboa, 1790, cap. LIV, p. 294.

²⁹ Cf. João Paulo Oliveira e Costa, *Henrique, o Infante*, p. 264; idem e Vítor Luís Gaspar Rodrigues, *Construtores do Império*, p. 78.

³⁰ *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, doc. 333, p. 420.

³¹ Sobre o assunto, cf. António Domingues de Sousa Costa, O.F.M., *O Infante D. Henrique na Expansão Portuguesa (do Início do Reinado de D. Duarte até à Morte do Infante Santo)*, Braga, Editorial Franciscana, 1960, p. 64.

quase seis anos de cativo, sucedia, no dia 5 de junho de 1443, a morte do infante D. Fernando, numa masmorra de Fez³².

Descortina-se que a manutenção da soberania portuguesa sobre Ceuta, apesar dos sacrifícios que exigia, desde logo, à Coroa, mas não só, em dinheiro, armas e homens, agravados inclusivamente pelo contexto de isolamento da praça, assegurava diversas vantagens para o mundo cristão em geral e português em particular. Nesse sentido, Ceuta, como “*chave de todo o mar Medioterreno*”, no dizer de Zurara³³, ou, se preferirmos as palavras proferidas pela delegação portuguesa ao Concílio de Constança, como “*porto e chave de toda a África*”³⁴, possibilitava o controlo de uma zona que era fundamental para um conjunto de interesses mercantis, nacionais e estrangeiros, em especial porque fornecia importantes benefícios à navegação cristã entre o universo mediterrânico e o Norte da Europa. Retenha-se, ademais, que Ceuta constituía uma base operacional de assinalável valia no tocante à segurança da costa do Algarve. A sua posse contribuía também para o crescimento das expedições navais para sul e oeste, propiciando o reforço da cobiça lusa, como, por exemplo, sobre os arquipélagos atlânticos. Acrescente-se, igualmente, que o usufruto de Ceuta facilitava não só o envolvimento dos mercadores em circuitos marítimos de longa distância, como servia igualmente de escola de guerra, em terra e no mar, para a nobreza do Reino, permitindo que este agrupamento social angariasse uma experiência militar bastante relevante para a salvaguarda da independência nacional, além obviamente da obtenção dos lugares de topo na cadeia militar e no aparelho administrativo, e ainda auxiliava o governo português a quebrar o cerco estratégico e até psicológico que Castela movia sobre Portugal. Mesmo que durante a regência de D. Pedro não tenham sido realizadas novas anexações no Norte de África, a conservação de Ceuta não deixaria de projetar no ar a ideia de futuras conquistas e, com isso, a estruturação de um senhorio real no recinto marroquino, no intuito de derrubar o isolamento da cidade e, se possível, de alcançar o domínio do campo e assim rentabilizar, em termos económicos, esse espaço tão devastado por contínuas escaramuças. Compreende-se, pois, que a preservação de Ceuta, até à custa do martírio de um ilustre infante, contribuía para conferir à monarquia portuguesa peso e reconhecimento político (cimentando-se a legitimação da dinastia de Avis), logo uma posição invejável junto da Santa Sé e do concerto das nações cristãs, auxiliando os dirigentes nacionais na hora de reunirem argumentos que evitassem que o processo expansionista nacional fosse posto em causa. Acrescente-se, como observa João Marinho dos Santos, que “*externamente, a cidade adquirira [...], ao nível da Cristandade, um elevado valor mítico-simbólico (era a primeira cidade cristã a ser retomada no Norte de África), a ponto da sua perda constituir não apenas um fracasso de Portugal, mas de toda a «Respublica Christiana»*”³⁵. A manutenção de Ceuta serviria para

³² Cf. João Luís Inglês Fontes, *Percursos e Memória: do Infante D. Fernando ao Infante Santo*, pp. 117-118.

³³ *Crónica de Guiné*, cap. V, p. 27. Cf., também, *Crónica do Conde D. Pedro de Meneses*, cap. XLVI, p. 369.

³⁴ “Documentos Relativos à Presença dos Portugueses no Concílio de Constança”, in *Livro de Arautos*, estudo codicológico, histórico, literário, linguístico, texto crítico e tradução de Aires Augusto Nascimento, Lisboa, 1977, pp. 330-331.

³⁵ João Marinho dos Santos, *A Guerra e as Guerras na Expansão Portuguesa (Séculos XV e XVI)*, p. 51.

continuar a persuadir o Papado, que não via com bons olhos a cedência de território aos Mouros, mas que recompensava generosamente os promotores de ações de alargamento do espaço cristão, a conceder-nos um lugar dianteiro na exploração e conquista do mundo ultramarino. A experiência do passado, após a tomada da cidade em 1415, facto que abriu historicamente aos monarcas lusos, e a título efetivo, as portas da expansão no além-mar, levando Roma a expedir bulas e privilégios que garantiam a legalidade da empresa no Norte de África e o domínio hereditário do território conquistado, assim o demonstrava. Veja-se, por exemplo, a bula *Sane Charissimus*, de 4 de abril de 1418, onde se pode ler: “[...] *que todos os lugares que nesta expedição forem tomados aos bárbaros sejam acrescentados ao senhorio de D. João I, Rei de Portugal, e ao de seus sucessores*”³⁶. Portanto, a conservação desta praça do Estreito ajudaria, numa espécie de efeito bola de neve, não só a manter o bom nome do Reino, como a convencer a Santa Sé a sancionar o desejado alargamento do raio de ação português e do seu movimento expansionista, inclusive por vários e novos rumos, bem como a contrariar as ambições imperialistas castelhanas, dentro e fora do teatro peninsular.

A respeito deste último ponto, não se pode menosprezar a preocupação que causava junto das autoridades portuguesas o facto da monarquia castelhana buscar, através das suas ofensivas diplomáticas, “*obter uma proclamação da Santa Sé que a declarasse como a única herdeira do legado visigodo e, conseqüentemente, a única Coroa hispânica com direito a fazer conquistas em África*”³⁷. A expedição portuguesa a Tânger, em 1437, fora, em parte, uma resposta aos Castelhanos. Iniciativas como as famosas *Alegações*, apresentadas no ano de 1435, ao Concílio de Basileia, pelo bispo de Burgos, Afonso de Cartagena, contribuíram, portanto, para a apreensão lusa. As *Alegações* referiam-se à posse das Canárias, mas igualmente ao domínio da Tingitânia, e passaram a integrar os grandes alicerces da doutrina oficial imperialista castelhana, ao sustentarem a conclusão de que “*a conquista da região ultramarina da África que outrora se chamou Tingitânia e hoje tem o nome de Belamarim, e a das ilhas adjacentes, que antigamente tiveram outros nomes, e agora, ainda que tenha cada uma seu nome particular, costumam-se designar conjuntamente pelo nome geral de ilhas Canárias, pertence ao sereníssimo príncipe, Rei de Castela e de Leão, e ninguém mais a pode com direito empreender sem sua expressa licença e benigno consentimento*”³⁸. Os anos foram passando, mas os reis de Castela e Leão, enquanto reis principais das Espanhas, não desistiram de exigir que os seus alegados direitos históricos sobre numerosas cidades, fortalezas e lugares de África, e a conquista da terra, fossem prontamente reconhecidos e salvaguardados. O vigário de Cristo, Eugénio IV, faz eco dessa reivindicação na bula *Rex Regum*, de 5 de janeiro de 1443, que foi então concedida aos Portugueses³⁹.

Em síntese, por todas as circunstâncias elencadas, torna-se legítimo apontar que a questão relativa à manutenção ou não de Ceuta era composta por múltiplas frentes,

³⁶ *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, doc. 238, p. 250.

³⁷ João Paulo Oliveira e Costa, *Episódios da Monarquia Portuguesa*, Lisboa, Temas e Debates, 2013, p. 138.

³⁸ *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, doc. 282, p. 340.

³⁹ *Ibidem*, vol. I, doc. 333, pp. 420-424.

formando, acima de tudo, um assunto de Estado e até de interesse europeu, e não um simples problema de afetividade familiar e humanitária⁴⁰.

À conservação de Ceuta, respondeu o regente com medidas de viabilização económica da cidade. Atente-se, nomeadamente, ao esforço executado em matéria de incentivo à colonização e à exploração do campo vizinho, na esperança de que fosse possível ultrapassar certas deficiências inerentes ao limitado domínio português na região. Essa preocupação está presente na carta de doação de 12 de junho de 1443, pela qual D. Pedro concede a Rodrigo Afonso de Meneses umas casas, currais e herdades de pão em Ceuta⁴¹. O mesmo pode ser deduzido do facto de, no ano seguinte, um mercador de Ceuta ter obtido a isenção de aposentadoria para as suas casas, vinhas e herdades⁴².

O retomar das viagens de exploração à costa ocidental de África e a construção do Mar Português

As amplas regalias concedidas às povoações, homens do mar e de comércio durante a regência de D. Pedro, aspeto ao qual nem sempre se tem dado a devida atenção⁴³, as expetativas geradas pelo recém reconhecimento de algumas ilhas atlânticas e pela passagem do Cabo Bojador (1434), o desastre de Tânger, que fragilizou momentaneamente a realização de novas conquistas em Marrocos, a entrada em cena, por volta de 1440, de um navio robusto e de grande mobilidade, como era a caravela quatrocentista (apta para transportar mais mercadorias, para afrontar condicionalismos atmosféricos difíceis e para o aproveitamento de ventos pouco favoráveis, em suma, para penetrar em mares e rios desconhecidos⁴⁴), a aposta na viabilização da navegação sem haver vista de terra e o crescente acesso a apetecíveis riquezas africanas formam, ao lado de outros acontecimentos, uma série de factos que contribuíram para a promoção de uma política de expansão ultramarina assente cada vez mais nos descobrimentos⁴⁵ e revestida gradualmente de uma dimensão comercial-pacífica na costa ocidental de África e de feição produtora nos espaços insulares, aberta, dentro do possível, ao mercado. Assistiu-se, portanto, a uma crescente e aperfeiçoada orientação oceânica de Portugal, onde o infante D. Henrique

⁴⁰ Cf. João Marinho dos Santos, *A Guerra e as Guerras na Expansão Portuguesa (Séculos XV e XVI)*, p. 51.

⁴¹ Cf. Vitorino Magalhães Godinho, *A Economia dos Descobrimentos Henriquinos*, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1962, p. 119.

⁴² Cf. *idem*, *ibidem*, p. 122.

⁴³ Cf. Aurélio de Oliveira, *Nos Caminhos do Atlântico (1400-1500)*, Braga, 1999, p. 30.

⁴⁴ As caravelas lusitanas atingiram um tal grau de excelência que, na década de 50 do século XV, foram reputadas por Luís de Cadamosto como “os melhores navios de vela que andam pelo mar” (*Navegações 1.ª e 2.ª*, de Luís de Cadamosto, in *Descobrimientos Portugueses*, suplemento ao vol. I, docs. 133 e 134, prómio, p. 166 - tradução do Doutor Giuseppe Carlo Rossi).

⁴⁵ Até do interior africano – veja-se em 1444 a iniciativa de João Fernandes junto dos Azenegues: propunha-se “particularmente vér as cousas daquelle sertam que habitauam os Azenégues e dellas dar razam ao jnfante, confiádo na lingua delles que sabia” (João de Barros, *Ásia*, Primeira Década, Livro Primeiro, cap. IX, p. 35. Cf., ainda, Zurara, *Crónica de Guiné*, caps. XXIX, XXXII, XXXIV e LXXXVII; Maria Emília Madeira Santos, *Viagens de Exploração Terrestre dos Portugueses em África*, 2.ª ed., Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 1988, pp. 26-28).

ocupava, sem surpresa, o lugar de maior protagonismo, auxiliado, com perspicácia, por D. Pedro. Como reflexo do progressivo incremento da componente economicista no decurso dos anos 40, temos o aparecimento de um primeiro entreposto comercial, cerca de 1448, na ilha de Arguim, em frente à costa da Mauritània, destinado a desviar, por via marítima e em benefício do Reino, o tráfico transariano. A fixação desta feitoria é, sem dúvida, resultado dos passos decisivos realizados no período em destaque, que muito beneficiaram da ação concertada entre os dois infantes.

Na década de 1440, empregando-se, como se disse, outro tipo de embarcação, a caravela, que, pela sua forma e velame, se diferenciava da barca e do barinel⁴⁶, foram portanto reiniciadas as viagens de exploração da costa africana, superando-se, por fim, a paragem de alguns anos causada pela expedição militar a Tãnger, pelas perturbações políticas internas, decorrentes da rejeição de D. Leonor, que assolaram Portugal após o falecimento de D. Duarte, e pelo desafio técnico de percorrer as águas do sul com ventos persistentes soprando para sul que estorvavam bastante a viagem de retorno ao País. Sem dúvida que o pretexto de encontrar riquezas, ouro, escravos, pescarias e produtos exóticos, pesou na decisão de reativar a perscrutação do litoral de África. No entanto, isto não invalida a circunstância de terem subsistido não uma, mas sim diversas razões de fundo que, no decurso da vida de D. Henrique, motivaram e fizeram deste infante o animador central ou, se preferirmos, o pertinaz e multifacetado inventor das Descobertas. Gomes Eanes de Zurara soube muito bem captar e enunciar esse conjunto de propósitos na *Crónica de Guiné*. Com efeito, o cronista fornece-nos uma visão bastante ampla do interesse henriquino pelas terras da Guiné e que o moveram a mandar buscá-las, apontando nos seus comentários, com retóricos adornos literários, cinco razões (mais uma), a saber⁴⁷: a curiosidade pré-científica de conhecer geográfica e politicamente o espaço além-Bojador; a vontade de achar povoações e portos (se possível pertencentes a Cristãos) para onde fosse viável navegar com segurança e incrementar laços comerciais, proporcionando, desta forma, o aumento do poder, da autoridade e da fortuna da Casa do duque de Viseu; o desejo de saber até onde chegava “o poderio dos Mouros daquela terra d’África”⁴⁸; o propósito de encontrar “*em aquelas partes alguns principes Cristãos em que a caridade e amor de Cristo fôsse tão esforçada que o quisessem ajudar contra aqueles inimigos da Fé*”⁴⁹, ou seja, que aceitassem auxiliar Portugal no seu combate em África ao Islão e, por fim, a pretensão de contribuir com esta descoberta para o crescimento da “*santa fé de nosso senhor Jesus Cristo, e trazer a ela todalas almas que se quisessem salvar*”⁵⁰.

Em relação ao desígnio de achar aliados que permitissem, dentro de algum tempo, relançar os planos de cruzada, refira-se que, numa época em que o interesse pelo Preste João medrava na Europa, em função quer do grandioso retrato que circulava a seu respeito, fonte de moral para um Ocidente a braços com o perigo otomano, quer da

⁴⁶ Cf. Damião Peres, *História dos Descobrimientos Portugueses*, 3.^a ed., Porto, Vertente, 1983, p. 180.

⁴⁷ Cf. *Crónica de Guiné*, cap. VII, pp. 43-47.

⁴⁸ *Ibidem*, cap. VII, p. 45.

⁴⁹ *Ibidem*, cap. VII, p. 45.

⁵⁰ *Ibidem*, cap. VII, p. 45.

localização que lhe era atribuída, situando-o a sul da mourama, Zurara enuncia a relevância que este potentado reunia então em Portugal, escrevendo que o navegador Antão Gonçalves recebera ordens de D. Henrique para obter notícias da terra dele: “*O Infante, respondendo a tudo, disse que lho tinha em serviço, e que não somente daquela terra desejava de haver sabedoria, mas ainda das Indias, e de terra do preste João, se ser podesse*”⁵¹. Parece justo afirmar que a ala guerreira personificada pelo Navegador cuidava de vasculhar uma via de acesso ao Preste João, no intuito, certamente, de firmar uma aliança que possibilitasse redobrar as forças cristãs contra a Mourama, debelando, deste modo, a fragilidade militar portuguesa visível no desastre de 1437.

Claro está que as ações de descoberta da década de 40 do século XV, que obedeciam a um certo método (procurava-se ultrapassar o último ponto conhecido e reunir línguas para obter informação), propiciaram ao seu grande impulsionador, o infante D. Henrique, riqueza, poder, honra e fama, logo o engrandecimento da sua Casa. Por exemplo, em 1441, “*havendo já os feitos do reino algum assossego*”⁵², o que, naturalmente, favoreceu o assalto ao Atlântico africano, Antão Gonçalves, guarda-roupa de D. Henrique e homem mancebo, trouxe para Portugal peles, óleo de lobos-marinhos e os primeiros cativos feitos entre caravaneiros das rotas transarianas. No ano de 1442, Antão Gonçalves tornou aos mesmos locais visitados no ano transato, Rio do Ouro e Porto da Galé⁵³. Registe-se que a nova expedição ao Rio do Ouro esteve largamente voltada para o resgate de cativos, intensificando-se a finalidade lucrativa das capturas entre o Cabo Branco e a ilha de Tider nos anos que se seguiram. Deu-se ainda a chegada de ouro a Portugal. Por isso, a partir de 1443, as léguas de costa percorridas avolumaram-se assinalavelmente.

Sem surpresa, em consequência do impacto e do eco resultantes do transporte para o Reino dos primeiros cativos, da aquisição de ouro e do exitoso estabelecimento de permutas, as operações portuguesas no litoral africano não só redobram o ânimo de D. Henrique e dos homens da sua Casa, como foram despertando a atenção da própria regência de Pedro, aparentemente no início pouco interessada na expansão no Atlântico Sul⁵⁴, e seduziram diversos agentes privados, gente do Algarve, de Lisboa e de outros locais, aliciados pela perspectiva segura de bons negócios, num quadro que implicava menores riscos e meios do que a guerra no Norte de África. Reportemos, a título exemplificativo, de entre os novos atores envolvidos nesta nascente linha de expansão, o caso de alguns moradores de Lagos, onde estava incluído o almoxarife do rei, que constituíram os primeiros particulares que solicitaram licença ao Navegador para armarem caravelas e iniciarem a sua participação nos atos de saque e de resgate, pagando, naturalmente, os correspondentes direitos. Em suma, não admira que na *Crónica de Guiné*, face aos ganhos obtidos com o saque e o resgate, Zurara faça questão de sinalizar o alargamento do círculo de pessoas atraídas pela empresa atlântica: “[...] *veendo aquestes ante os olhos*

⁵¹ *Ibidem*, cap. XVI, p. 86.

⁵² *Ibidem*, cap. XII, p. 65.

⁵³ Cf. *A Expansão Quatrocentista*, coordenação de A. H. de Oliveira Marques, in *Nova História da Expansão Portuguesa*, direção de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, vol. II, Lisboa, Editorial Estampa, 1998, p. 65.

⁵⁴ Cf. Luís Filipe F. R. Thomaz, *De Ceuta a Timor*, Linda-a-Velha, Difel, 1994, p. 118.

tamanho riqueza como traziam aqueles navios, ganhada em tão breve tempo e com tamanha segurança, consideraram alguns como podiam haver parte daquele proveito”⁵⁵. Por seu turno, João de Barros exclama que “o géral do reyno estáua mouido cõ nóua cobiça pera seguir este caminho de Guiné”⁵⁶. Sem espanto, medrava exponencialmente o número de viagens à costa africana e assistia-se ao acrescentamento do estado dos agentes nacionais, tanto no plano material como no social. Basta destacar o caso de Lançarote, que, pelos múltiplos serviços feitos na Guiné, foi armado cavaleiro pelo infante D. Henrique, tendo, ademais, beneficiado de vantajosa quota na partilha dos escravos: “[...] fez logo ali Lançarote cavaleiro, fazendo-lhe grandes mercês, segundo seus merecimentos e bondade requeriam”⁵⁷. Para trás, ficavam os tempos da zombaria, em que, como relata Zurara, “alem dos vulgares do povo, os outros maiores falavam em isso quasi por maneira de escarnho, tendo que eram despesas e trabalhos de que não podia vir algum proveito”⁵⁸, ou, se preferirmos, em que o infante D. Henrique trabalhara “nisso cõtra parecer de muytos: sem achar alguum sinal pera satiffaçam daquelles que auiam este negócio por cousa sem fructo e muy perigósa”, citando João de Barros⁵⁹. Escusado será dizer que o fracasso do exército português em Tãnger, cujo comando supremo fora exercido por D. Henrique, terá igualmente contribuído para toda esta onda de ceticismo em torno das iniciativas conduzidas pelo duque de Viseu.

Com base no cronista Gomes Eanes de Zurara, teriam sido 927 os escravos trazidos para o Reino de Portugal entre 1444 e 1448, isto sem ter em conta os raids às ilhas Canárias nem o corso nas costas de Marrocos. É também plausível que haja uma subavaliação do resultado de certas expedições⁶⁰. A escravatura, longe de ser condenada, era estimulada, até pelo facto de constituir uma condição permeável à cristianização. Zurara propagandeava a tese em que a fé católica, no sentido de alcançar o objetivo superior da conversão, optava por validar a escravização dos negros, cuja autêntica gratificação era, no entanto, atirada para a vida etérea: “[...] posto que os seus corpos estivessem em alguma sujeição, isto era pequena cousa em comparação das suas almas, que eternalmente haviam de possuir a verdadeira soltura”⁶¹. Significativo é também o teor da narrativa que aparece em documentos como a famigerada bula *Romanus Pontifex*, de 8 de janeiro de 1455: “[...] muitos guinéus e outros negros tomados por força, e alguns também trocados por mercancias não proibidas, ou angariados por qualquer outro legítimo contrato de compra, foram levados para os ditos reinos, onde um grande número deles foi convertido à fé católica, esperando-se que, com a ajuda da clemência divina, se as coisas com eles forem caminhando deste modo, ou aqueles povos se convertam à fé, ou pelo menos se salvem em Cristo muitas das suas almas”⁶².

⁵⁵ *Crónica de Guiné*, cap. XXXVII, p. 172.

⁵⁶ *Ásia*, Primeira Década, Livro Primeiro, cap. VIII, p. 32.

⁵⁷ Cf. *Crónica de Guiné*, cap. XXVI, p. 128. Cf., também, João Marinho dos Santos, “A Expansão e a Independência Nacional — A Acção do Infante D. Pedro”, *Biblos*, vol. LXIX, pp. 223-224.

⁵⁸ *Crónica de Guiné*, cap. XVIII, p. 96.

⁵⁹ *Ásia*, Primeira Década, Livro Primeiro, cap. IV, p. 20.

⁶⁰ Cf. Arlindo Manuel Caldeira, *Escravos em Portugal*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2017, p. 69.

⁶¹ *Crónica de Guiné*, cap. XIV, p. 80.

⁶² Bula *Romanus Pontifex*, de 8 de janeiro de 1455, *Portugaliae Monumenta Africana*, vol. I, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1993, doc. 15, p. 68 (tradução portuguesa do Dr. José Saraiva).

Assim, a fome de pessoas, aliada a uma cultura que tolerava o escravismo, animou a dinâmica descobridora e propiciou a gradual fabricação de um “*Império escravista*”, para usarmos uma expressão de José Capela⁶³.

Adiante-se que, por ocasião das suas investidas por mares e terras africanas, os Portugueses eram acompanhados pela ideologia providencialista. Com efeito, face às proezas alcançadas no terreno, iam “*louvando muito o Senhor Deus por querer assim ajudar a sua pouca gente cristã*”, relata Zurara⁶⁴ (no fundo, tal como no passado havia sucedido em Ourique).

O que mais sobressai ao longo do período de menoridade do rei D. Afonso V é a estreita colaboração entre D. Pedro e D. Henrique, tornando possível o avanço decisivo em campos como o domínio dos mares, as descobertas e a fixação de gente em terras localizadas no recinto atlântico. O expansionismo que vingava nessa época comporta ações de exploração geográfica, de saque, preferencialmente contra espaços habitados por Muçulmanos, encarados como alvos legítimos, resultando destes assaltos honra através das armas e presas de guerra justa, e de troca desigual em direção ao sul de Marrocos e à Guiné, mas também engloba iniciativas de povoamento, produção e comercialização do excedente nos territórios insulares. Ou seja, foi possível, nesta etapa, corresponder a boa parte dos interesses e da pluralidade ideológica existentes. Vale, pois, a pena transcrevermos as seguintes palavras de Zurara sobre o aproveitamento do circuito africano: “*Assim foram estas cousas crescendo pouco e pouco, e as gentes tomando ousio de seguir aquela carreira, uns por servir, outros por ganhar honra, outros com esperança de proveito, ainda que cada uma destas duas cousas traga consigo ambas, e isto é, que em servindo aproveitavam em si, e acrescentavam em sua honra*”⁶⁵.

Ao longo da década de 1440, a intromissão portuguesa nos mares viu crescer os seus tons de modernidade, sobretudo por via do aumento da sua faceta económica, vivendo-se um período nuclear para a construção do Atlântico luso e que prenuncia o Império dos finais de Quatrocentos. A obtenção de riqueza fácil no universo ultramarino provocou, sem surpresa, a aceleração do fenómeno de mercantilização da economia nacional e, conseqüentemente, incrementou um cenário de dependência gradual da exploração dos círculos exteriores. Concomitantemente, procedeu-se ao reforço da modelação de Portugal como ascendente potência marítima, investindo declaradamente na apropriação do Mar Oceano, sobretudo por via do lançamento de uma política de *mare clausum*, que teve o seu primeiro grande momento na doação de 22 de outubro de 1443, refletindo, da parte da Coroa, uma proclamação unilateral de soberania sobre as águas a sul do Bojador. Note-se, uma vez mais, que o potencial desta região começava a ser positivamente avaliado e, por conseguinte, a gerar crescente interesse, pelo que urgia regulamentar o seu acesso e usufruto. Por isso mesmo, a Coroa portuguesa, pelas mãos de D. Pedro, escolheu

⁶³ José Capela, “O Império Escravista”, *Africana Studia. Revista Internacional de Estudos Africanos/International Journal of African Studies*, n.º 5, Porto, Centro de Estudos Africanos, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2002, pp. 7-25.

⁶⁴ *Crónica de Guiné*, cap. XIX, p. 103.

⁶⁵ *Ibidem*, cap. XVII, p. 91.

salvaguardar com determinação, entendemos que não apenas perante o Reino, mas inclusivamente a *Respublica Christiana*, a ação henriquina de exploração oceânica, atribuindo ao seu súbdito uma proteção política e institucional através da emissão de acutilantes cartas régias, como as de 22 de outubro de 1443 e 3 de fevereiro de 1446, que expunham o Mar Oceano como um Mar Português. Perante o descobrimento por iniciativa portuguesa de novos mares que conduziam a terras que também eram muitas delas ignotas até então, a Coroa reclamou o exclusivo do domínio e da jurisdição desses mares. Ou seja, com inteligência e sentido de futuro, o regente deu dimensão/centralidade política ao processo de transformação do Atlântico em “*mare nostrum*”⁶⁶, pelo que o diploma de outubro de 1443 compõe, incontornavelmente, um dos documentos mais importantes da história da expansão portuguesa. Premiando o esforço e o pioneirismo do Navegador na novidade das descobertas, que justificavam o privilégio, constituía esta doação, como se disse, o ponto de partida jurídico para o estabelecimento do regime de *mare clausum*, ao proibir que alguém navegasse para além do Cabo Bojador, para fins de corso ou mercancia, sem “*mandado e licença*” de D. Henrique, sob pena de perda dos navios e respetivas cargas⁶⁷. Concedia-se igualmente ao infante “*o quinto e dizima do que asy dela [“da terra que era alem do cabo de Bojador”]* trouxeram os dictos navios que ell la mandar ou per sua licença forem”⁶⁸. Assim, a partir de então, D. Henrique, vendo-se recompensado pelo labor e gastos já encetados e protegido da cobiça alheia, só podia equacionar, em definitivo, ir mais longe na exploração de África. Sublinhe-se que, nos anos que se seguiram, as autoridades nacionais agiram em conformidade com esta política de hegemonia marítima, investindo “*na perseguição de todos os navios que desafiaram o monopólio, mesmo que fossem estrangeiros, antes da Santa Sé conceder o reconhecimento internacional destes direitos*”, conforme relembra João Paulo Oliveira e Costa⁶⁹.

Especifique-se que o domínio de D. Henrique em matéria de usufruto dos negócios do além-mar manter-se-ia enquanto fosse vivo. Após o desaparecimento do infante, o trato da Guiné transitaria para o controlo da Coroa.

O conteúdo do documento de 22 de outubro de 1443 foi completado pela já mencionada carta régia de 3 de fevereiro de 1446, que procurava alargar a reserva marítima do Navegador às Canárias⁷⁰, proibindo qualquer ida sem sua licença. Pouco depois, no ano de 1448, a crónica “*obsessão*” de D. Henrique por este arquipélago, ideia bem expressa por Peter Russell⁷¹, fê-lo arrendar a ilha de Lançarote a Maciot de Béthencourt⁷². Com esta diligência, o infante pretendia, certamente, obter mais uma base de apoio à navegação para sul e que, ao mesmo tempo, contribuísse para obstruir o acesso aos mares

⁶⁶ Cf. João Paulo Oliveira e Costa (coord.), *História da Expansão e do Império Português*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2014, pp. 52-54.

⁶⁷ *Portugaliae Monumenta Africana*, vol. I, doc. 1, p. 23.

⁶⁸ *Ibidem*, vol. I, doc.1, pp. 23-24.

⁶⁹ João Paulo Oliveira e Costa, *Mare Nostrum. Em Busca de Honra e Riqueza*, Lisboa, Temas e Debates – Círculo de Leitores, 2013, p. 77.

⁷⁰ Cf. *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, doc. 350, pp. 445-446.

⁷¹ Peter Russell, *Henrique, o Navegador*, Lisboa, Livros Horizonte, 2004, p. 241.

⁷² Cf., por exemplo, *Crónica de Guiné*, cap. XCV, pp. 403-404.

africanos ao velho rival, Castela. De facto, não olvidemos que a intervenção ultramarina henriquina ostenta, entre outros traços, sentimentos antimuçulmanos e anticastelhanos.

Alguns anos mais tarde, o papa Nicolau V virá a sancionar a supremacia oceânica portuguesa por via da bula *Romanus Pontifex*, de 8 de janeiro de 1455⁷³, concedendo a Portugal a conquista, ocupação e apropriação de todas as terras, portos, ilhas e mares da África, desde os cabos Bojador e Não até à Guiné, inclusivamente, e toda a costa meridional até ao seu extremo, e proibindo, sob pena de excomunhão, célebre arma espiritual do poder pontifício, qualquer outra nação de neles se intrometer ou de navegar para tais paragens. Por isso mesmo, há quem chame a este importante diploma de “*magna-carta jurídica da criação do Império Ultramarino Português*”⁷⁴.

Como já foi referido, D. Pedro assumiu, em íntima colaboração com D. Henrique, uma postura de incentivo às explorações marítimas. Realmente, “*os dois irmãos e principais executores da política nacional estão associados nos anos 40 do século XV. Entendem-se. Completam-se*”, realça João Marinho dos Santos⁷⁵. No passado, aquando da preparação da expedição a Ceuta, ficara já visível essa capacidade de cooperação entre D. Pedro e D. Henrique. Foram ainda os primeiros portugueses a receber o título de duque, o primeiro de Coimbra, o segundo de Viseu. Plausivelmente, também surgiram associados, aponta Marinho dos Santos, quando, a 25 de setembro de 1433, D. Duarte outorgou a D. Henrique isenção do pagamento do quinto das presas realizadas por navios e capitães seus, e quando, pouco depois, a 6 de novembro, D. Pedro obteve igual licença⁷⁶. Agora, é a vez dos dois irmãos promoverem viagens de descoberta e de comércio à costa ocidental africana. Zurara alude, por exemplo, a Antão Gonçalves, enviado no ano de 1444 por D. Henrique “*em uma caravela, e Gomes Pires, patrão del-Rei, em outra caravela; e este ia por mandado do Infante D. Pedro, que áquele tempo regia o reino em nome del-Rei. [...] os quais todos juntamente iam para ver se poderiam trazer os Mouros daquela parte a tratos de mercaderia*”⁷⁷. Acrescente-se que os dois irmãos também atribuíram, em conjunto, prémios monetários aos navegadores. Veja-se o caso de Álvaro Fernandes, que em 1446 foi o que mais desceu junto à costa de África, auferindo, por isso, “duzentas dobras [...]”: cento que lhe mandou dar o Infante D. Pedro, que então era Regente, e outras cento que houveram do Infante D. Henrique⁷⁸.

Habituaados a andarem ao largo da costa saariana, inóspita e pouco povoada, os navegadores portugueses acabaram por encontrar um cenário natural e humano bastante diferente a partir do momento em que alcançaram, em 1444, o rio Senegal, iniciando,

⁷³ Bula de Nicolau V, *Romanus Pontifex, Portugaliae Monumenta Africana*, vol. I, doc. 15, pp. 60-73.

⁷⁴ P.º António Brásio, “Evangelição Ultramarina”, in *Dicionário de História de Portugal*, dirigido por Joel Serrão, vol. II, Porto, Livraria Figueirinhas, s.d., p. 487 (pp. 485-489). Cf., igualmente, C. R. Boxer, *O Império Marítimo Português (1415-1825)*, Lisboa, Edições 70, d.l. 1992, p. 38.

⁷⁵ João Marinho dos Santos, “A Expansão e a Independência Nacional — A Acção do Infante D. Pedro”, *Biblos*, vol. LXIX, p. 222.

⁷⁶ *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, doc. 255, p. 271, e doc. 259, p. 274. Cf. João Marinho dos Santos, *A Guerra e as Guerras na Expansão Portuguesa (Séculos XV e XVI)*, p. 53.

⁷⁷ Gomes Eanes de Zurara, *Crónica de Guiné*, cap. XXIX, p. 139.

⁷⁸ Idem, *ibidem*, cap. LXXXVII, p. 368.

desde então, a exploração da África negra. No seu avanço para sul, foram averiguando que a vegetação escassa dava lugar à floresta tropical e as populações do deserto, relativamente débeis, às tribos negras, sedentárias, guerreiras e populosas. O insucesso dos assaltos inaugurais contra os negros da Guiné (de forte compleição física, eram peritos em executar mortíferas emboscadas e ataques com setas envenenadas) demonstrou que não seriam fáceis de aprisionar, contribuindo assim para fazer recuar a guerra e incentivar o trato pacífico.

No entanto, a alteração no relacionamento com os indígenas da costa ocidental africana não se processou da noite para o dia, o que explica a falta de consenso entre os diversos testemunhos quanto à data da citada inversão. Atento ao aspeto cronológico, Vitorino Magalhães Godinho adverte que “em 1444 começaram as tentativas para firmar resgate pacífico no Rio do Ouro, e isto devido à iniciativa de Gomes Pires e de D. Pedro; em 1447 tenta-se abrir trato à boa paz no Suz, por iniciativa de D. Henrique, mas ainda durante o governo do Regente; nesse mesmo ano, Valarte e Fernando Afonso são incumbidos por D. Pedro de estabelecer a paz e comércio com o Bor-Mali e os jalofôs, sereres e barbacin”⁷⁹. O citado historiador, que, por vários motivos, desconsidera a indicação cronológica transmitida por Cadamosto, frisa que Diogo Gomes data de 1445 ou 1446 “o triunfo da política pacífico-mercantil”⁸⁰. Nas palavras deste último: “[...] no seu conselho o Senhor Infante [D. Henrique] dizia que para o futuro não brigassem com aquela gente naquelas regiões, mas que travassem alianças, e tratassem de comércio, e com eles assentassem pazes, porque a sua intenção era fazê-los cristãos”⁸¹. Também Zurara, que procurara associar à “conquista da Guiné”⁸² uma imagem de cruzada, acaba por aludir, na parte final da *Crónica de Guiné*, a esta mudança de atitude na busca de escravos e outros recursos, datando-a, contudo, de 1448: “[...] depois deste ano avante, sempre se os feitos daquelas partes trataram mais por tratos e avenças de mercaderia que por fortaleza nem trabalho das armas”⁸³. O próprio D. Henrique confirma o êxito da política de expansão marítima-comercial-pacífica, concretamente num documento de 4 de janeiro de 1458, onde podemos ler que a relação portuguesa com as populações africanas era “no começo por guerra como depois por maneira de trato de mercaderia e resgates”⁸⁴. Na verdade, os equilíbrios de poder nas costas ocidentais de África ditaram, em larga medida, esta orientação virada para o contacto pacífico e o consequente retrocesso das incursões predatórias. Do lado português, assistiu-se ao paulatino recuo dos ideais cavaleirescos na Guiné, ao medrar das motivações económicas e de segurança das tripulações (entre outros episódios, a morte de Nuno Tristão, junta-

⁷⁹ Vitorino Magalhães Godinho, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, Lisboa, Dom Quixote, 2008, p. 197.

⁸⁰ Idem, *ibidem*, p. 197.

⁸¹ Diogo Gomes, *A Relação dos Descobrimentos da Guiné e das Ilhas*, in *Documentos Sobre a Expansão Portuguesa*, prefácio e notas de Vitorino Magalhães Godinho, vol. I, Lisboa, Editorial “Gleba”, 1943, p. 76.

⁸² *Cronica de Guiné*, p. 7.

⁸³ *Ibidem*, cap. XCVI, p. 406. Cf., entre outros, Giuseppe Marcocci, *A Consciência de um Império*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2012, pp. 59-60.

⁸⁴ *Documentos Sobre a Expansão Portuguesa*, vol. I, p. 148.

mente com vários companheiros, por ocasião de uma incursão ao país dos Mandingas, causou forte consternação), ao crescente envolvimento dos privados, sem olvidarmos a óbvia presença da retórica dos propósitos de evangelização. Doravante, a mudança da guerra para a paz e a respetiva valorização da componente mercantil estariam na ordem do dia, o que não invalida, contudo, o recurso às armas quando, devido a ataque inimigo, estava em causa a integridade física da tripulação. Enfim, torna-se perceptível que o movimento de exploração dos mares e costas de África tendia a distanciar-se e a ganhar especificidade face ao paradigma marroquino.

Outro palco estratégico de colaboração entre os dois irmãos: as ilhas atlânticas

O Atlântico lusitano em formação era igualmente constituído pelos arquipélagos da Madeira e dos Açores, de crescente valia estratégica e económica. Também aqui podemos assistir à cumplicidade política entre D. Pedro e D. Henrique, em benefício do Reino e pessoal, buscando tirar partido não só da localização geográfica destes arquipélagos (não muito distantes do território-mãe, sobretudo no caso madeirense, e sobre os quais se fazia valer a velha doutrina trecentista da monarquia lusa respeitante ao direito de ocupar os espaços circundantes), mas também da sua valia em matéria de apoio e até de supervisão da navegação, do seu potencial produtivo e abastecedor, tanto agrícola, pastorício como industrial, convertendo, no fundo, esses recintos insulares em prolongamentos naturais do Continente, inclusive em possível fórmula atenuadora de alguns problemas que afligiam o País, especialmente o cerealífero.

O regente D. Pedro, cultivando, como temos vindo a especificar, uma política largamente centrada na obtenção do proveito, do ganho, preocupou-se em vitalizar as ilhas atlânticas, incrementando a sua colonização, em parte por via de incentivos concedidos ao desenvolvimento de uma lista de atividades essenciais destinadas à exportação, cuidando que ajudariam a fixar nos espaços em apreço moradores, e apostando, consequentemente, na inserção da referida produção nos circuitos mercantis metropolitanos. Enfrentou, contudo, várias dificuldades, como, por exemplo, o facto do Reino se debater com nítidos problemas de assimetria demográfica, pois achava-se mal povoado em algumas regiões, o que lesava o processo de recrutamento de colonos. Seja como for, a 1 de junho de 1439, quando ainda era apenas defensor do Reino, D. Pedro confirmou a carta de doação das ilhas da Madeira, Porto Santo e Desertas, de 26 de setembro de 1433⁸⁵, ao *Navegador*, com todos os seus direitos, rendas e jurisdição, etc.⁸⁶. A 2 de julho de 1439, concedeu a D. Henrique licença para fomentar a fixação de gente nas (então) sete ilhas dos Açores, onde este último já “*mandara lançar ouelhas*”⁸⁷. Retornando a 1 de junho desse ano, em benefício do duque de Viseu e dos moradores do arquipélago madeirense, isentou do pagamento de dízimas e portagens, pelo período de cinco anos, os produtos

⁸⁵ *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, doc. 256, pp. 271-272.

⁸⁶ *Ibidem*, vol. I, doc. 313, pp. 399-400.

⁸⁷ *Ibidem*, vol. I, doc. 316, p. 402.

exportados desse grupo de ilhas para Lisboa e outros portos do País⁸⁸. Ciente das vantagens que resultavam deste tipo de medida para o progresso dos recintos insulares, até pela experiência já adquirida pelos Portugueses no arquipélago “laboratório” da Madeira, em 5 de abril de 1443, através de uma carta de mercê direcionada a Gonçalo Velho, “comendador das jlhas dos acores”, e a todos os povoadores que se encontravam e viviam nas ditas ilhas açorianas, concedeu a isenção, nos cinco anos seguintes, do pagamento da dízima e da portagem de bens, fossem quais fossem, que delas trouxessem ao Reino, contando que não proviessem “*dalgũa outra parte*”⁸⁹. D. Pedro, enquanto devoto adepto da colonização e da promoção do comércio das ilhas com a área continental, bem como, por certo, de uma melhor partilha de esforços, no sentido de acelerar a prossecução de tais objetivos, tomou igualmente a seu cargo a ilha de S. Miguel, a maior do arquipélago, que começou “*de mandar povoar, com prazimento de seu irmão [D. Henrique, o donatário dos Açores] e seguiu-se sua morte em breve, pelo qual ficou depois ao Infante D. Henrique*”⁹⁰. Com vista a ficar “*bem pouorada*”, a seu pedido, foi, por exemplo, a 20 de abril de 1447, atribuída aos moradores e aos que viessem futuramente a residir na ilha de S. Miguel a isenção, desta feita a título perpétuo, da dízima de todo o pão, vinho, pescados, madeira, legumes “*e de todalas outras cousas*” que trouxessem ao Reino⁹¹. Adite-se ainda que D. Pedro resolveu encaminhar para o arquipélago açoriano degredados, “*pera lhe pouorarem as dictas ylhas*”⁹². Com efeito, segundo uma carta régia de 18 de maio de 1454, este infante, quando era regente, determinou que os degredos se cumprissem no recinto dos Açores, de maneira a reforçar o seu povoamento. Sucede que D. Henrique manobrou da mesma forma, fazendo com que alguns indivíduos condenados a prestarem as suas penas em Ceuta fossem desviados para os arquipélagos atlânticos⁹³. Significativo é também o facto do regente D. Pedro ter, em 28 de agosto de 1445, doado a seu irmão, o infante D. Henrique, o exclusivo da tinturaria de pastel no País⁹⁴. Trata-se de uma planta tintorial originadora de assinalável ganho, após ser moída e transformada em granulado, e que, por sinal, beneficiará nos Açores de boas condições de produção⁹⁵.

Por fim, enquanto o povoamento dos Açores dava os primeiros passos, anotemos, como expressão do grau de prosperidade que a Madeira regista na década de 40, a circunstância das suas rendas atingirem um nível que possibilita ao infante D. Henrique não só arrendar Lançarote, mas também dotar a Universidade Portuguesa de uma cátedra

⁸⁸ *Ibidem*, vol. I, doc. 314, p. 400.

⁸⁹ *Ibidem*, vol. I, doc. 334, p. 425.

⁹⁰ *Crónica de Guiné*, cap. LXXXIII, p. 348.

⁹¹ *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, doc. 355, p. 453.

⁹² *Ibidem*, vol. I, doc. 406, pp. 517-518, doc. 413, pp. 524-525, doc. 416, pp. 528-529; suplemento ao vol. I, doc. 223, pp. 344-345.

⁹³ Temos, por exemplo, datada de 21 de julho de 1445, a carta de comutação da pena de dois anos de degredo para Ceuta, em que havia sido condenado Lopo Gonçalves, do termo de Mirandela, em quatro anos para as “Jlhas da madeira”, levando-lhe em conta os dois anos que, por mandado de D. Henrique, já servira nestas “Jlhas” (*ibidem*, suplemento ao vol. I, doc. 118, pp. 150-151).

⁹⁴ Cf. João Silva de Sousa, *A Casa Senhorial do Infante D. Henrique*, Lisboa, Livros Horizonte, 1991, pp. 210-211.

⁹⁵ Cf. João Marinho dos Santos, “A Expansão e a Independência Nacional — A Acção do Infante D. Pedro”, *Biblos*, vol. LXIX, p. 223.

de Teologia, como bem observa Luís Filipe F. R. Thomaz⁹⁶. A refletir quer a colonização exitosa da Madeira, quer a integração bem-sucedida deste território no complexo nacional, temos, acrescente-se, o facto de a ilha passar a “*constituir uma base de operações importante, espécie de «sucursal» do Algarve ou de Lisboa*”⁹⁷. Dela partiam navios para distintas regiões do além-mar.

Considerações finais

Chegados aqui, parece-nos que é totalmente legítimo afirmar que o tempo da regência de D. Pedro constituiu, muito graças à estreita colaboração entre o duque de Coimbra e o de Viseu, aliança que ajudou a desenhar, fomentar e viabilizar uma política oficial consistente de exploração e apropriação nacional do Mar Oceano, enquadrada por uma indispensável cobertura institucional, legal, diplomática, técnica, ideológica e social, um período decisivo para a expansão atlântica portuguesa, conferindo-lhe uma dimensão de irreversibilidade e anunciando contornos que o vindouro Império aprofundará, como as facetas marítima, comercial, escravista e até fundiária e agrícola.

Adicione-se, de resto, que o prestígio então alcançado no exterior, tanto no norte como no sul da Europa, pelo protagonista maior dos Descobrimentos, concretamente o infante D. Henrique, que desfrutou do valioso apoio político da Coroa, na pessoa do regente, que lhe outorgou o direito exclusivo de navegação e comércio ao longo da costa atlântica de África, pode muito bem ser visualizado como um sinal dessa dimensão irreversível da expansão lusa.

Ao registar-se, através das caravelas, um pujante avanço na devassa do Mar Oceano, foi possível expor uma realidade nova que causou necessariamente a admiração dos humanistas europeus. Assim, temos, algures em 1448-1449, o elogio feito pelo italiano Poggio Bracciolini, o qual, na epístola que escreveu sobre o duque de Viseu, louva-o pelas suas retumbantes façanhas. Ao referir-se às navegações henriquinas, aponta que, graças à coragem e determinação do infante, as armadas portuguesas foram “*onde ninguém de entre os antigos, nem imperador nem rei, ouvimos contar ou ler que tivesse penetrado*”. Faz inclusivamente eco dos relatos que noticiavam a passagem “*para além do meridiano de África*” e a chegada “*até aos territórios etíopes*”⁹⁸. Ou seja, num quadro em que a Grécia e Roma aparecem naturalmente como escala de grandeza, na confrontação estabelecida entre o duque de Viseu e grandes figuras da Antiguidade, este célebre secretário de pontífices, entusiasmado com o panorama e as portas abertas pela expansão marítima lusitana, nomeadamente com a circunstância dos navios de D. Henrique terem chegado a regiões nunca alcançadas pelos heróis antigos, desencadeando, no fundo, uma verdadeira revo-

⁹⁶ Cf. *De Ceuta a Timor*, p. 125; Carta do infante D. Henrique, datada de 25 de março de 1448, *Monumenta Henricina*, vol. IX, doc. 176, pp. 277-282.

⁹⁷ Cf. *A Expansão Quatrocentista*, coordenação de A. H. de Oliveira Marques, in *Nova História da Expansão Portuguesa*, direção de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, vol. II, p. 63.

⁹⁸ Tradução de Carlos Ascenso André, in José Manuel Garcia, “O Elogio do Infante D. Henrique pelo Humanista Poggio Bracciolini”, *Oceanos*, n.º 17, *O Ano do Infante*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, março de 1994, p. 14 (pp. 12-14).

lução geográfica, atreve-se, na sua missiva, a atribuir ao infante português um estatuto superior ao dos conquistadores da Antiguidade: Alexandre e César. Exorta-o ainda a dar continuidade quer ao combate contra os Infíeis quer à exploração dos mares, terras e povos remotos. Enfim, não é difícil pressupor que a repetição nos decénios seguintes de testemunhos desta natureza contribuirá forçosamente para o gradual desenvolvimento da vocação imperial lusíada, bem como auxiliará os Portugueses nas suas negociações com o Papado.

Por seu turno, também Zurara, num dos últimos capítulos com que remata a *Crónica de Guiné*, concretamente o CXIV, sublinha o facto das notícias concernentes às viagens portuguesas e à sua progressão na costa ocidental de África terem atingido terras distantes, como a Escandinávia: “*Espargendo-se a fama deste feito pelas partes do mundo, houve de chegar á corte del-Rei de Dinamarca e de Suecia e Noruega*”⁹⁹. No fundo, este e outros casos demonstram que, mal “*as navegações saíram do núcleo restrito da Casa de Viseu e que os negócios ultramarinos cresceram e se alargaram a Lisboa, logo a importância da novidade foi percebida por muitos europeus*”¹⁰⁰. Explícite-se que, no citado capítulo, o cronista relata a expedição à Guiné em que participou um nórdico que chegara a Lisboa em 1447, de seu nome Valarte, e da qual não regressou.

Em suma, a etapa expansionista dos anos 40 de Quatrocentos contribuiu para que o futuro de Portugal (mas também o da Europa cristã) se jogasse cada vez mais no mar. Portugal operou na época um salto tão importante na sua fixação como potência marítima, oceânica, na cimentação do seu processo de intervenção em espaços extracontinentais, que, nos começos da década de 50, numa altura marcada por um forte crescimento das tensões com Castela por motivos relacionados com a conquista das Canárias¹⁰¹ e da Guiné¹⁰², com o reino primaz da Península Ibérica a evidenciar, no fundo, crescente preocupação com a ascensão portuguesa, a Coroa lusa e D. Henrique dispunham de sólidos argumentos para fazer valer a sua posição junto da Santa Sé. A obtenção da bula *Romanus Pontifex*, com tudo o que ela representa e significa no tocante à afirmação do lugar dianteiro de Portugal na expansão europeia, não é, pois, fruto do acaso.

⁹⁹ *Crónica de Guiné*, cap. CXIV, p. 395.

¹⁰⁰ João Paulo Oliveira e Costa (coord.), *História da Expansão e do Império Português*, p. 59.

¹⁰¹ Cf. *Monumenta Henricina*, vol. XI, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, Coimbra, 1970, doc. 138, pp. 172-179.

¹⁰² Cf. *ibidem*, vol. XI, doc. 236, pp. 339-345.

O INFANTE D. PEDRO DE AVIS E O MAR

António Manuel de Andrade Moniz

Maria Celeste Moniz

Introdução

O Infante D. Pedro de Avis, 1º duque de Coimbra por decisão de D. João I, após a conquista de Ceuta em 1415, tem sido das personagens históricas mais maltratadas e caluniadas por muita da nossa historiografia ao longo dos séculos. Não iremos dar excessiva atenção às causas de tal facto neste trabalho, que têm sido tratadas por nós noutras comunicações. Contudo, antes de nos debruçarmos sobre o tema central desta comunicação, o mar, não podemos deixar de apresentar alguns aspetos estruturantes da sua formação intelectual e espiritual, marcas profundas da sua personalidade e, consequentemente, da sua ação. Também comentaremos a ausência de referências ao Infante por Zurara, na sua *Crónica da Tomada de Ceuta*, justificando tão grave falha com o estudo feito por investigadores em bibliotecas e arquivos estrangeiros.

1 – A personalidade de D. Pedro

Dentro da multiplicidade de fatores que estruturaram profundamente a personalidade humana do Infante, destaca-se claramente o seu invulgar conhecimento dos autores da Antiguidade Clássica, sobretudo Aristóteles¹, Cícero² e Séneca³, que lia diretamente do Latim. Esta sua avidez de conhecimento era invulgar na sociedade portuguesa da época, por isso bem conhecida de todos, tendo sido referida por Mateus Pisano⁴, que, mais tarde, como Regente, contratou para, em Portugal, ser mestre do futuro rei D. Afonso V, tentando deste modo assegurar-lhe uma consistente educação com base nos grandes Clássicos. Em Aristóteles estruturou o seu método de reflexão lógica e multidisciplinar, espalhando-se por todos os domínios da atividade humana; em Cícero e Séneca colheu as

¹ Contam-se 22 referências a Aristóteles no *Livro da Virtuosa Benefeytoria*, relativas à sua variada obra, designadamente à sua *Física*, *Metafísica* e diversas *Éticas*, entre as quais a de Nicómaco e de Eudemo.

² As referências a Cícero são onze no *Livro da Virtuosa Benefeytoria*, designadamente à *Retórica* (quatro), aos livros *De Officiis* (uma), *De Beneficiis* (seis).

³ São dezassete as referências a Séneca no *Livro da Virtuosa Benefeytoria: De Beneficiis* (seis), *Carta a Lucílio* (uma), *Epistulae* (duas), *Sententiae* (quatro), *De Clementia* (uma), *De Tranquilidade Animi* (uma), *Phaedra* (uma), *Consolatio ad Marciam* (uma).

⁴ Cf. Rogers, Francis, 1961, pp. 69-70. Não resistimos a citar, mesmo na tradução inglesa de Mateus Pisano, feita por Rogers: «Pedro actually comes alive in a thumbnail sketch not found in Zurara: «Pedro, the second-born, devoted himself beginning in his childhood to the study of sacred letters and other fine arts, and he so distinguished himself, even in his youth, by his justice, generosity, temperance, and strength that he caused all eyes to be turned on him and gave promise of becoming a great prince. And he did not fail to live up this promise, as he proved by his life and deeds».

lições e os perigos que trilham os que se envolvem na ação política, a coragem, a lucidez e a determinação de seguir coerentemente um ideal de perfeição humana e cívica, colocando sempre o Bem Comum, a *Res Publica*, indiscutivelmente acima dos interesses dos indivíduos. Particularmente de Séneca aprendeu a grande lição e o caminho libertador do estoicismo, colocando a HONRA acima da VIDA. A este autor deveu a inspiração (mas nunca tradução) do seu *Livro da Virtuosa Benefetoria*⁵, obra filosófico-pedagógica pioneira em Portugal, que se tornou uma referência fundamental nos meios da corte, largamente plagiada por Zurara na sua sede exibicionista de erudição mal cimentada⁶, e inspiradora de vários príncipes portugueses, de D. Duarte e D. Henrique ao neto D. João II, pela defesa da teia de relações fortemente afetivas que deveria ligar os senhores aos seus vassalos e servos. Terá traduzido vários livros de Latim para ‘Linguagem Português’, muitos deles perdidos, mas referidos por Rui de Pina⁷. Ainda nos chegou o *De Officiis*⁸ de Cícero. Por fim, também em Cícero e em Séneca aprendeu a desprender-se da ilusão da gratidão dos povos em relação aos benefícios que recebiam de outrem⁹, tendo mantido uma contínua relação com a morte¹⁰, desde o momento em que, pressionado pelo querido irmão D. João e face à iminência de uma guerra civil, aceitou assumir a Regência, mas apenas após as cortes que se iriam realizar em Lisboa, nos finais de 1439. Além de tudo isto, durante a sua visita a Florença, principal centro do Renascimento cultural italiano, o Infante mereceu o respeito de grandes humanistas pelo seu domínio do Latim e o seu vasto conhecimento dos autores clássicos¹¹.

Outro aspeto fundamental na estrutura do carácter de D. Pedro é o seu profundo conhecimento da Sagrada Escritura¹², que o levou a um tipo de religiosidade íntima,

⁵ Infante D. Pedro, Frei João Verba, *Livro da Virtuosa Benefetoria*, ed. Crítica, introdução e notas de Adelino de Almeida Calado, Acta Universitatis Conimbricensis, Coimbra, 1994.

⁶ Vários autores se têm referido a esta faceta profundamente negativa de Zurara, reveladora da sua personalidade exibicionista e muito pouco escrupulosa, ilustrando ostensivamente os seus textos com listas de autores, cujas obras não leu ou só superficialmente conheceu, ou ainda copiando-lhes quase integralmente páginas inteiras, sem sequer lhes assimilar o pensamento, como fez largamente com o *Livro da Virtuosa Benefetoria*, do Infante D. Pedro, sem nunca lhe referir o nome. Entre os autores que trataram este assunto, salientamos Carvalho, Joaquim de, 1949.

⁷ Cf. Pina, Rui de, 1977, p. 754.

⁸ Marco Tullio Ciceram, *Livro dos Ofícios, O Qual Tornou Em Linguagem o Infante D. Pedro, Duque de Coimbra*, edição crítica, segundo o ms. de Madrid, prefaciada, anotada e acompanhada de glossário por Joseph M. Piel, Acta Universitatis Conimbricensis, Coimbra, 1948.

⁹ Tanto Cícero como Séneca pagaram com a vida a sua absoluta dedicação à República.

¹⁰ Cf. Moniz, António e Maria Celeste, «O Infante D. Pedro de Avis, 1º Duque de Coimbra, o *Hamlet* Português (Século XV)», Congresso Internacional *Cervantes & Shakespeare. 400 anos no diálogo das artes*, Lisboa, CLEPUL, Academia Lusófona Luís de Camões, Instituto Europeu Ciências da Cultura, padre Manuel Antunes, Instituto Fernando Pessoa – Língua Portuguesa e Culturas Lusófona e MIL 16-17 de novembro de 2016 (no prelo).

¹¹ Cf. Moniz, António, “A receção da Antiguidade Clássica no *Livro da Virtuosa Benefetoria*”, Colóquio Internacional *Expressões da Antiguidade na Arte e Literatura Modernas e Contemporâneas*, Lisboa, CHAM, UNL/UAç, 23-24 de fevereiro de 2017 (no prelo). Cf. também Rogers, Francis, 1961, pp. 49-52; Correia, Margarida Sérvulo, 2000, pp. 49-50; Gonçalves, Júlio, 1955, p. 235.

¹² São inúmeras as referências e citações da Bíblia, quer do Antigo (*Génesis, Livro dos Salmos, Livro dos Provérbios, Eclesiastes, Livro de Isaías, Livro de Job, Livro de Josué, Livro de Tobias*), quer do Novo Testamento (evangelistas, S. Paulo, S. Pedro e S. Tiago).

humilde e despojada (bem patente no seu túmulo no Mosteiro da Batalha), centrada na pureza do Evangelho de Jesus Cristo, com especial ênfase para S. João, do qual retirou a mensagem¹³ exibida no painel central esquerdo do Políptico de S. Vicente de Fora, já que foi o encomendador da pintura, de acordo com o estudo dendrocronológico do Prof. Peter Klein, da Universidade de Hamburgo, de 2001. Este tipo de religiosidade íntima e profunda, muito para além do ritualismo do culto, tão vulgar na época, mas insuficiente face às suas exigências de homem muito culto, desenvolveu nele uma personalidade afável de grande conciliador, facto de que deu provas não só no estrangeiro (Inglaterra)¹⁴ como também, mais tarde, já Regente, na diplomacia com que tentou resolver o conflito entre o meio-irmão D. Afonso e o arcebispo de Braga, que se queixava daquele por lhe haver invadido terras suas¹⁵. À semelhança do que se fazia na Badia de Florença, sob o governo do abade D. Gomes, também D. Pedro tinha o hábito de pedir livros emprestados ao Mosteiro de Santa Cruz de Coimbra. Parece ter privilegiado confessores dominicanos e manteve fortíssimas relações de amizade com abades célebres e excepcionalmente cultos, como Frei D. Estêvão de Aguiar, de Alcobaça, e o grande Frei D. Gomes Ferreira, abade reformador da Badia de Florença, (de quem D. Estêvão fora discípulo nesse mesmo mosteiro), homem de formação jurídica, inteligente e determinado a lutar pela fidelidade da sua congregação aos princípios fundacionais dos beneditinos, religioso com excepcionais qualidades humanas e grande educador. D. Pedro levou-o no seu séquito de Florença para Roma, em maio de 1428, tendo nessa mesma altura o determinado abade conseguido do papa Martinho V a separação da Badia do Mosteiro de Santa Justina de Pádua, por não aceitar as alterações introduzidas na Congregação¹⁶. Mais tarde, no esforço de reformar o nível espiritual e cultural dos mosteiros portugueses, o Regente convidou-o a vir para Portugal como abade de Santa Cruz. Mas chegou o fim da Regência e a morte de D. Pedro. Os grandes planos de reformas para Portugal, aos vários níveis, foram totalmente abandonados, só ressurgindo com D. João II.

2 – Algumas deturpações da verdade histórica, respeitantes a D. Pedro, por Zurara, na *Crónica da Tomada de Ceuta*

A única referência significativa a D. Pedro feita pelo cronista diz respeito ao seu comando das naus na armada de Ceuta, repartido apenas com o rei, que comandava as galés e outros barcos a remo, laconicamente, sem mais comentários. Contudo, tal é

¹³ Cf. Saraiva, José, 1925, pp. 150-151, João XIV, 31: «*Pater maior me est/ Et nunc dixit vobis/ priusquam fiat, ut/ cum factum fuerit, credatis/ Jam non multa lo- / quar vobiscum Venit e- / nim princeps mundi/ huius et in me nō/ habet quiquam/ Sed ut cognascat/ mundus quia diligit/ patrem et sicut mandare*». (Tradução: O Pai é maior do que eu –E agora vo-lo disse antes que suceda, para que – quando suceder o acreditais. – Já não falarei muito – convosco, porque vem – o príncipe deste mundo – e em mim não – tem parte alguma. – Mas para que conheça – o mundo que amo – o Pai e faço como êle mandou.). Sobre a problemática dos Painéis, Cf. também o artigo de V. M. Godinho, «Os Painéis de Nuno Gonçalves. Caminhos de Pesquisa e Hipóteses de Trabalho», na bibliografia.

¹⁴ Cf. Rogers, Francis, 1961, pp. 31-32; Correia, Margarida Sérvulo, 2000, p. 45.

¹⁵ Cf. Sousa, Antonio Caetano de, *Historia Genealogica.....*, 1948, Tomo V, Livro VI, Cap. I, pp. 36-37.

¹⁶ Cf. Eduardo Nunes, 1963, pp. 93-97 e 114.

extraordinariamente elucidativo da alta consideração em que D. João I tinha as excepcionais qualidades de comando militar deste seu filho. Para mais, sabemos que D. Pedro traduzira o tratado de Flávio Vegécio, *De Re Militari*, para ‘linguagem’¹⁷, obra que, referindo-se ao Império Romano, condensava a ciência militar na Idade Média. O Infante estava, portanto, bem dentro dos conhecimentos militares da sua época. Além disso, os seus feitos (totalmente ignorados por Zurara, preocupado apenas em agradar aos novos grandes senhores, de quem esperava largas mercês) foram tais, que o fidalgo Oswald von Wolkenstein, do Tirol, vassalo do Imperador do Sacro Império Romano-Germânico e rei da Hungria, Sigismundo, que também combatera em Ceuta¹⁸, recomendou ao Imperador o contrato com o Infante português, numa altura em que o soberano desenvolvia um intenso esforço de guerra nos Balcãs contra os Otomanos, que já praticamente os dominavam. Aliás, é o próprio Rogers que se refere a esse censurável silêncio do cronista em relação ao grande valor militar de D. Pedro: *Because of the inadequacy of Zurara’s chronicle for a true picture of Pedro at Ceuta, it is necessary to work backward from later events in order to arrive at the reputation he acquired in Morocco*.¹⁹ O grande Imperador iniciou as conversações com D. João I em 1418, mas a partida de D. Pedro foi adiada para Setembro de 1425, devido a várias causas, nomeadamente a tensão vivida no reino face a uma eventual ameaça de Castela e à visita do grande amigo, o abade D. Gomes, a Portugal, durante vários meses, entre 1424 e 1425. Quer Domingos Maurício, quer Francis Rogers investigaram o impacto das ações militares de D. Pedro nos exércitos de Sigismundo nas bibliotecas e arquivos germânicos, austríacos e húngaros da época²⁰. Também na *Monumenta Henricina* encontramos uma carta enviada de Génova para D. Gomes, de Afonso Eanes, datada de 3 de outubro de 1427, dando-lhe notícia do

¹⁷ Cf. Nota 7, *supra*. Não se deverá confundir Flávio Vegécio, autor romano de *De Re Militari*, obra traduzida pelo Infante D. Pedro, entretanto desaparecida, com Pier Paolo Vergério, humanista e secretário do Imperador Segismundo, tendo-o acompanhado a Perpignan, e que D. Pedro conheceu pessoalmente na Hungria. (Cf. Rogers, Francis, 1961, p. 44).

¹⁸ Cf. Rogers, Francis, 1961, pp. 9-10 e 13-14.

¹⁹ Cf. *Ib.*, p. 11.

²⁰ Cf. Maurício, Domingos, 1959, pp. 23-33 e Rogers, Francis, 1961, pp. 37-45. Citemos Domingos Maurício, comentando a participação de D. Pedro na grande batalha de Galambocz, em Dezembro de 1427: «[...] D. Pedro foi destacado para comandar um troço do exército das tropas do general de avoengo florentino (Pippo Spano). Depois de numerosos combates de menor importância, o grosso das forças cristãs do Conde de Temesvar, Pippo dei Scolari, encontrou-se com os Turcos de Murat II nas proximidades do castelo de Galambocz an der Donau [...]. A luta, à sombra dos muros da pequena fortaleza, foi renhida e sangrenta. O inimigo perdeu mais de 20.000 homens. Mas a vitória dos exércitos húngaros não foi comprada a leve preço. D. Pedro tomou parte nesta jornada. Gloriosa para os países cristãos, e à frente dos seus cavaleiros portugueses, deixando esvoaçar ao vento sobre as armaduras os laudéis brancos rubricados no peito com a cruz vermelha dos cruzados, obrou prodígios de valor. Mas a sua quota parte no tributo da vitória foi também pesada, a julgar pelo que nos refere Poggio, que calculava as perdas de D. Pedro em 800 homens, embora esse número se não possa entender de portugueses ou mesmo elementos da comitiva guerreira do Infante, pois este entrara em Viena, apenas com 300 homens, entre cavaleiros e escudeiros e com 300 saiu, depois da Hungria a caminho de Veneza, onde chega com o mesmo quantitativo. Talvez, o cronista italiano exagerasse as perdas do Infante, para esbater nelas a sorte dolorosa do seu herói, Pippo Spano, que na batalha foi mortalmente ferido, vindo a morrer [...]» pp. 26-27.

honroso comportamento militar do Infante numa outra grande batalha contra os Otomanos, travada meses antes:

As nouas de ca som mujtas, graças a Sancta Trindade. Que o jfante dom Pedro, em companhia de mujtos outros senhores, desbaratarom os turcos e forom deles mujtos pressos e mortos. Dizem que o jfante era capitam de LXX [mil, já que tem um travessão por cima] caualos e que a batalha foj uençada per elle e damlhe dello o louor e ha honrra. E jsto fez logo fazer as pazes antre o emperador e elles²¹.

É muito natural que Sigismundo, cavaleiro da Ordem da Jarreteira desde 1415, tenha reforçado a candidatura de D. Pedro, ainda ao seu serviço, perante os seus pares britânicos, que o acolheram como novo cavaleiro em 1427²². De facto, sabemos que o Infante foi um militar temido em Portugal e nos outros reinos ibéricos, pela sua dura experiência de dois anos completos (de março de 1426 a março de 1428), como comandante de parte dos exércitos do soberano germânico, contra os temidos Otomanos, não contra os fracos reinos do Magrebe. Por essa razão, nunca os ambiciosos e irrequietos Infantes de Aragão ousaram invadir Portugal, apesar da contínua insistência nesse sentido de D. Leonor, sua irmã mais nova, viúva de D. Duarte. Também Juan II de Castela pediu várias vezes ajuda a D. Pedro, contra esses primos, seus capitais inimigos. Mais tarde, a poucas semanas da tragédia de Alfarrobeira, foi a vez de o seu meio-irmão Afonso, receando o confronto direto com D. Pedro, que visceralmente odiava, fugir pela calada da noite, pela serra da Lousã, deixando atrás e em total segredo a maior parte dos seus homens e enfrentando os gelos das serras beirãs²³.

3 – O Infante D. Pedro e o mar

Não se tem avaliado devidamente o impacto da viagem europeia do Infante D. Pedro (1425-28) no plano global das Descobertas e ele foi verdadeiramente avassalador. O Infante não era homem para entregar os acontecimentos ao acaso, pois o seu espírito, altamente disciplinado e racional, tudo programava antecipadamente e ao pormenor. Cremos que, já em Lisboa, acompanharia a atividade frenética dos mercadores e a riqueza que o comércio lhes trazia. Sabemo-lo empreendedor, estimulando as pescas e a indústria salineira no seu ducado, esta última altamente lucrativa, até nas transações com os negros do interior de África. Por isso, mergulhou na riquíssima Flandres, coração económico da Borgonha, com os olhos atentos de uma águia, tudo observando, tudo interiorizando e reformulando na sua mente, buscando um rumo novo para o seu país, paralisado pela mentalidade feudalizante e neo-senhorial, de uma novíssima nobreza, inculta e sem

²¹ *Monumenta Henricina*, Vol. III, Doc. 83, pp. 169-171.

²² Cf. a nossa última Nota neste trabalho.

²³ Cf. Pina, Rui de, 1977, pp. 722-724. Em toda a narração da vinda do Duque de Bragança com o seu exército pelas terras do ducado do Infante D. Pedro, provocatoriamente, já que era uma grave afronta ao direito senhorial, são notórias a prudência e o grande sentido diplomático do Infante, recusando categoricamente os conselhos dos seus amigos, no sentido de não perder mais tempo e de ir dar combate a tão arrogante, quanto continuado inimigo.

tradições nobiliárquicas, mas de uma ambição ilimitada. A síntese dessa reflexão ficou expressa na sua famosa *Carta de Bruges*²⁴, enviada ao seu *mais que todos amado irmão* D. Duarte. Daí seguiu pela Alemanha e Áustria, rumo a Buda, a capital de Sigismundo. Nas frentes de batalhas cruéis contra os temíveis Otomanos²⁵, sempre organizados em multidões de guerreiros segundo a tradição oriental, percebeu quanto a ideologia de cruzada era enganosa, pois a cristandade jamais teria condições para esmagar o poder islâmico a Oriente. O caminho teria necessariamente que ser outro, o do desenvolvimento económico das comunidades/reinos cristãos, não o das armas/guerra tradicional. Foi já com esta certeza que ele deixou para trás os exércitos de Sigismundo, passou rapidamente pela sua Marca de Treviso, mercê antecipada do Imperador, e mergulhou em profundidade na riquíssima e exótica Veneza²⁶. Ficou instalado no Mosteiro de S. Jorge Maior, beneditino, bem em frente de S. Marcos, cujo abade seguia a mesma linha reformadora do seu amigo D. Gomes. Nunca mais parou, numa atividade verdadeiramente frenética. Visitou longamente o grande arsenal da *Signoria*, acompanhando, com a máxima atenção, todas as fases da construção dos muitos navios que faziam a riqueza do comércio da grande potência veneziana. Fazia perguntas também, a que lhe respondiam com toda a simpatia, até porque servira um dos grandes inimigos da República e era senhor de Treviso (que os Venezianos desejavam recuperar de Sigismundo), razões mais que suficientes para o cativarem a todo o custo. Fez questão de subir ao topo da *Campanella*, para observar, da torre mais alta, toda a grandeza esplendorosa de Veneza. Mas foi também ao Mosteiro de Murano, camaldulense, de que o seu grande amigo D. Gomes viria a ser Geral em 1440, importantíssimo centro cartográfico, onde trabalhava Fra Mauro, precisamente o autor do célebre mapa-mundo circular, em que já se registava a circum-navegação de África, embora de forma imprecisa e incorreta²⁷. Foi esse mapa que na década de 1450 foi enviado para Portugal, após a morte do Infante, e finalmente acabado de pagar²⁸. Em Veneza, reservou D. Pedro para si um dia de profundo recolhimento e oração, sem roupas luxuosas nem cerimónias oficiais, isolado, numa das igrejas da República. É fácil intuir-lhe o pensamento: o tremendo peso, com a assunção de todos os riscos inerentes, incluindo o de morte trágica, que ele teria de enfrentar a partir daí, para tentar levar a cabo uma viragem de rumo no seu país. Para isso voltava.

²⁴ Cf. Marques, Alfredo Pinheiro, 1994, pp. 52-54 sobretudo. Ver também *infra*, Notas 30 e 34. De fundamental importância neste campo de análise é o Capítulo V, «Os factores do surto da expansão quattocentista» in Godinho, V. Magalhães, 1962, pp. 69-81.

²⁵ Cf. Nota 20, *supra*.

²⁶ Cf., principalmente, Gonçalves, Júlio, 1955, pp. 205-228. Este autor investigou cuidadosamente a estada de D. Pedro em Veneza, nomeadamente na rica Biblioteca Marciana, beneficiando do grande apoio das autoridades italianas. Publicou documentos fundamentais à avaliação da receção feita ao Infante pelo Doge e restantes senhores venezianos da época e reconstituiu os seus itinerários na poderosa cidade adriática, dominando todo o comércio no Mediterrâneo Oriental, com braços poderosos para Ocidente e para o Norte da Europa. Foi, sem dúvida, a cidade que mais maravilhou D. Pedro, tornando-se para ele o modelo do seu projeto de reforma para o reino. Pode ver-se também, Rogers, Francis, 1961, pp. 45-49.

²⁷ Cf. Marques, Alfredo Pinheiro, 1994, pp. 158-181. Devemos-lhe a observação deste mapa-mundo famoso, em tamanho original. Tem sido um defensor incansável da causa do Infante D. Pedro.

²⁸ Cf. Nota anterior.

Passou ainda por Pádua, Florença e Roma, antes de embarcar em Livorno para Barcelona, onde, no meio de festas de muita extravagância exibicionista de Afonso V de Aragão (tentando cativá-lo para os seus interesses políticos, devido à glória de que se cobrira durante todo o seu percurso europeu), certamente também manteve contactos com os cartógrafos catalães²⁹. Entrou em Portugal e dirigiu-se à sua Coimbra, mesmo a tempo de assistir ao casamento de D. Duarte, cheio de sonhos e de projetos, que logo partilharia com o irmão, futuro rei, sabendo ter nele um aliado, como homem culto, inteligente e totalmente dedicado à boa governação do reino³⁰. Porém, o seu reinado durou apenas cinco anos e os sonhos foram brusca e inesperadamente cortados, transformando-se num pesadelo de incertezas e de intrigas, de golpes e de ações armadas, tudo o que D. Pedro rejeitava, mas a que foi obrigado a fazer frente, na defesa primordial da independência nacional, herança paterna fundamental.

Chegado à Regência, empurrado que fora pelo irmão D. João, e após a clarificação da situação política, pôde voltar-se, finalmente, para o projeto das Descobertas, integrando nele os dois irmãos que lhe restavam: Henrique e João (já que fora impossível libertar D. Fernando, ainda vivo), participando como Regente e em nome da Coroa no esforço comum, a que nunca faltaram particulares, embora com a obrigatoriedade do aval de D. Henrique, a quem deu o monopólio da navegação e do comércio das regiões ao sul do Bojador, com um quinto dos lucros habitualmente recolhido pela Coroa, para que se pudesse financiar, em outubro de 1443, mortos que estavam então todos os outros irmãos. Como é sabido, foi no período correspondente à sua Regência, na década de 1440, que mais se avançou no reconhecimento da costa ocidental africana. Também aqui, é urgente fazer-se uma releitura atenta da crónica de Zurara. Pelo que atrás ficou dito, não se pode esperar deste cronista em particular um texto de rigor histórico. A sua fanática ideologia de cruzada, reflexo da de D. Henrique, seu senhor, subverte por completo a informação que seria conveniente e adequada à crónica de um período de tão grande significado e riqueza, não só para a História nacional, mas para a de toda a humanidade, pois abria uma nova idade de descoberta mútua dos povos, aos poucos abrangendo todo o globo. Zurara tudo reduz à perseguição selvagem e à captura brutal de populações indígenas, seminuas e mal-armadas, que, sobretudo ao norte do Saara, viviam da pesca artesanal e de alguma atividade comercial incipiente. Sobre elas se lançavam os escudeiros-capitães e os seus homens, numa ânsia animal do máximo lucro possível, a partir do número de indígenas aprisionados e depois vendidos em mercados nacionais ou estrangeiros, pelos quais se procurava suprir a grave crise de mão-de-obra causada

²⁹ Cf. Albuquerque, Luís de, 1989, pp. 425-427 e 2001, Parte II, pp. 107-181.

³⁰ O entendimento e o afeto entre os dois irmãos mais velhos parecem ter sido muito grandes, partilhando desde crianças os mestres, as brincadeiras, o amor aos livros, a total veneração pelos pais e a união familiar que estes lhes impunham. Essa grande cumplicidade é testemunhada por ambos na forma com que se tratavam mutuamente, por 'meu sobre todos amado irmão': D. Duarte repete-o várias vezes ao longo do seu *Leal Conselheiro* e D. Pedro dedicou-lhe o seu *Livro da Virtuosa Benefetoria*, numa edição luxuosa e ricamente iluminada, que se crê ser a do manuscrito de Viseu. Para si, reservou outra, mais atualizada, mas menos rica, que se crê ser a de Madrid, levada pelo seu primogénito, quando se refugiou em Castela, no pós-Alfarrobeira. É essa a interpretação do autor da edição crítica do texto, Adelino Calado.

pelas sucessivas vagas de peste. É deplorável ler os comentários de êxtase pseudo-religioso do cronista³¹, em relação ao ‘esforço de cristianização’ dessas pobres gentes, uma linguagem anacronicamente cruzadística, que já ninguém usava na Europa progressivamente mercantilista. Daí, os apelos de cruzada dos papas aos príncipes cristãos contra os Otomanos a oriente, caídos em saco roto, e aos quais só D. Afonso V comparecia.

Lendo a *Crónica da Conquista da Guiné*, consegue-se discernir dois projetos africanos: a captura de escravos, suportada por largos lucros e apoiada pelas bulas papais, que garantiam o perdão dos pecados aos intervenientes; uma outra, muito menos presente no texto, de efetiva descoberta do litoral africano, com intuítos comerciais e muito prejudicada pela prática de captura de escravos, com eventual penetração das zonas do interior e com a recolha de informações sobre os modos de vida dessas populações. A primeira é protagonizada por D. Henrique, como se sabe; a segunda corresponde à visão e ao programa de Descobertas de novas terras e gentes, de D. Pedro³². Citemos Magalhães Godinho:

*O mais significativo, parece-me, porém, que é o sincronismo entre a influência política exercida por D. Pedro e a intensidade das viagens de descobrimento. Enquanto até 1441 se realizam só três viagens, desse ano a 1447 efectuam-se vinte. Em compensação, não se regista nenhuma tentativa em Marrocos, ao passo que antes as navegações se tinham interrompido para a ida a Tãnger.[...] a Regência de D. Pedro foi decisiva para os descobrimentos, desviando-nos do objectivo norte-africano.*³³

Contudo, após Alfarrobeira, um manto de neblina parece ter pairado sobre essa aventura: faltava-lhe a alma e a inspiração, bem como o apoio dos meios financeiros da Coroa, fundamentais. A Crónica termina precisamente em 1448, o final da Regência de D. Pedro, como também aí terminava o relato de Afonso Cerveira, que José de Bragança defende ter sido o cronista das navegações de D. Pedro. Zurara ridiculariza o seu estilo, porque certamente mais objetivo e menos falacioso, mas confessa ter sido ele a base da sua crónica. Portugal mudava de rumo, pela orientação anacronicamente cruzadística de D. Afonso V. Parava-se e inviabilizava-se todo um projeto moderno de governação, o qual procurava aproximar o reino dos ventos que sopravam já fortes na Europa. Cavalgou-se por Marrocos, com algumas conquistas, mais ou menos inúteis, mas com inúmeros custos na fazenda e em homens, provando quanto D. Pedro estava certo na sua avaliação, expressa na *Carta de Bruges*³⁴. O contrato posterior com Fernão Gomes restabeleceu um pouco do rumo antigo do Regente, mas ele só veio a ser plenamente assumido quando o neto, o grande D. João II, o assumiu para si, ainda Infante³⁵.

³¹ Cf. Albuquerque, Luís de, 1989, pp. 437-438.

³² Cf. Albuquerque, Luís de, 1989, pp. 433-437, em que comenta as teses de Veiga Simões sobre este mesmo assunto. Cf. também, Godinho, V. Magalhães, 1962, Cap. VIII, «Rumos da Expansão», pp. 129-150.

³³ Cf. Godinho, Vitorino Magalhães, 1962, p. 141.

³⁴ Cf. D. Duarte, 1982, p. 37.

³⁵ Cf., Marques, Alfredo Pinheiro, 1994, pp. 145-146.

Uma última reflexão se impõe. Muito se tem discutido o *Plano da Índia* e o seu início, que muitos autores têm relegado apenas para os tempos do *Príncipe Perfeito*. Também neste campo, não se tem dado a devida importância à informação contida no *Livro de Marco Polo*, trazido de Veneza por D. Pedro – uma oferta preciosa da *Signoria* – e por ele certamente traduzido, nos tempos relaxantes e nas suas belas terras do ducado de Coimbra, talvez em tempos inspiradores de Primavera, em Penela ou no seu Paço de Tentúgal. Lendo a obra com cuidado e tendo viajado e estudado várias culturas e civilizações asiáticas, é impressionante verificar o realismo da narrativa deste famoso viajante, embaixador do grande Kublai Khan ao Extremo Oriente e protagonista de outras missões do mesmo senhor a outras regiões do seu impressionante império tártaro-mongol, desde a Turquia/Mar Negro até aos confins das muralhas da China. As informações são preciosas, globalmente corretas e de todo o tipo; geográficas e climáticas, sociais e políticas, históricas e civilizacionais, religiosas e mitológicas, económicas e paisagísticas, militares e antropológicas, astrológicas e medicinais, gastronómicas e de puro lazer, de fauna e de flora, enfim, toda a atividade humana, apresentada de forma diferenciada, com uma ênfase talvez especial para a Índia e as suas fabulosas riquezas, de que sobressaem as descrições dos grandes senhores, seminus, devido ao clima terrivelmente quente, mas carregados de pedraria e de pérolas, de valor incalculável³⁶ – o perfeito retrato do Samorim de Calecut, que Vasco da Gama encontraria, e o de outros grandes senhores hindus, que as *Décadas da Ásia*³⁷ repetem à exaustão. Esta obra preciosa nada tem a ver com os relatos fantasiados de viagens imaginárias medievais, os *Mirabilia*³⁸. O Infante D. Pedro, viajante atento e experiente, homem culto e em busca de um projeto para o seu país, certamente não deixou de ser sensível a esta preciosa informação do grande viajante veneziano. Por isso, insistia na necessidade de avançar, avançar sempre para sul na costa africana, até atingir a tal passagem já assinalada por Fra Mauro, com quem conversara no Mosteiro de Murano, procurando atingir a riquíssima Índia, não a Índia/Etiópia, de que chegavam notícias contraditórias sobre o lendário Preste João, mas a Índia asiática, a de Marco Polo, a das especiarias e das joias sem preço atribuível, de que os Venezianos certamente lhe haviam também falado, já que eram os únicos parceiros da cristandade com relações comerciais, mesmo indiretas, com essas regiões distantes e fabulosas.

O mar existiu e teve uma presença real e importante na política económica e das navegações do Infante-Regente. A prová-lo, um dos Painéis de S. Vicente de Fora, à esquerda, cujos protagonistas são homens do mar, rudes e bravios. Magalhães Godinho escreverá na década de 60: *O nome de «descobridor», aureolado de glória, não bafejará tantas vezes aqueles que seguiram os traços de modestos pescadores anónimos.*³⁹ Entre as personagens representadas, prostrado em terra e com um rosário de contas pendente das mãos em oração, vemos um velho pescador, vivido e sofrido, aquele que melhor sabe dialogar com Deus, porque melhor conhecedor da essencial fragilidade da condição humana, em

³⁶ Cf. Polo, Marco, 1934, pp. 217-225.

³⁷ Barros, João de *Décadas Da Asia* (I a IV) e Couto, Diogo do, *Décadas Da Asia* (IV a XII). Ver também Moniz, Maria Celeste Moniz, 2004, sobretudo pp. 162-167.

³⁸ Cf. Rogers, Francis, 1961, pp. 93-122, Correia, Margarida Sérulo, 2000, pp. 21-38 e 55-108 e Albuquerque, Luís de, 2001, pp. 133-143.

³⁹ Cf. Godinho, Vitorino Magalhães, 1962, p. 12.

oposição terrivelmente denunciadora à do arcebispo de Lisboa, D. Pedro de Noronha, substituindo-se a Deus na sua postura arrogante, imbecilmente adulado por um outro religioso, seu subalterno. Que tremenda crítica, prova de que os Painéis só poderiam ter sido encomendados por um espírito lúcido e altamente crítico, o do Infante D. Pedro.

Conclusão

Chegados ao término da nossa reflexão, novamente a mesma conclusão, o mesmo apelo se impõem: a necessidade urgente de reavaliar a personalidade histórica e a complexa ação do Infante D. Pedro. Muito tempo se tem perdido em debates que não chegam ao fundo das questões. Muito há que repensar, muito há que reler, mas a partir de uma nova postura, despojada de preconceitos, de ideologias e de dogmas preestabelecidos. Só então será possível entender a ação e os sonhos, a grande utopia, o *DESIR*, do grande Infante-Regente. Outras figuras, também humilhadas e menosprezadas por séculos, já beneficiaram dessa nova luz interpretativa e foram reabilitadas, enriquecendo o património histórico da nação, no qual todos nos devemos rever, desde que confirmados pela História⁴⁰. Pelos contactos que temos, sente-se uma nova atmosfera, pois há muitos Portugueses que veem o Infante D. Pedro com real simpatia, insatisfeitos com a maneira como ele tem vindo a ser tratado. No fundo, qualquer que seja o seu grau de conhecimentos históricos, não esquecem o *Infante das Sete Partidas*, inquieto e curioso, ávido de conhecimento, uma personagem que sentem humana e sobre a qual gostariam de saber mais, sentindo que há qualquer coisa que ‘não bate certo’ na versão de ‘traidor ao rei’, ‘manhoso’, ‘ambicioso’... Os tempos são diferentes dos do passado e o apelo anda no ar. A língua portuguesa há muito que deixou de ser um obstáculo para os historiadores estrangeiros. Se não formos nós próprios a reavaliar a figura do Infante D. Pedro, outros, estrangeiros, acabarão por o fazer. O recente livro de Henry Morse Stephens já o define como «o grande regente»⁴¹. Não percamos mais tempo!

⁴⁰ De referir, em especial, a biografia de Luís Miguel Duarte sobre o rei D. Duarte, que marcou, definitivamente, a reabilitação nacional da figura heroica e serena do grande rei, vítima de um destino cruel, que partilhou com quase todos os irmãos legítimos, filhos de D. João I e de D. Filipa de Lencastre. Mas isso é uma outra velha questão que urge esclarecer.

⁴¹ Stephens, 2017, pag. 102. Contudo, o autor ainda comete alguns erros: interpretativos, nomeadamente no que respeita à qualidade literária do *Livro da Vertuosa Benfytoria*, que considera inferior à das obras de D. Duarte, ou a suposta opção altruísta do mártir de Fez/D. Fernando; e cronológicos, na datação da atribuição da Ordem da Jarreteira a D. Pedro, em 1427 e não em 1439, como o autor afirma. Efectivamente, o Infante D. Pedro foi o segundo Português a receber tão grande honra; D. João fora o primeiro, em 1400, certamente por influência de D. Filipa de Lencastre, já uma «*Lady of the Garter/Dama da Jarreteira*», ramo feminino da Ordem. Todos os outros Portugueses da época o foram posteriormente: D. Duarte (1435), D. Henrique (1442), D. Álvaro Vaz de Almada (1445), D. Afonso V (1447). É fácil ver-se a intervenção de D. Pedro no convite feito pelos cavaleiros da Ordem aos quatro últimos, opinião aliás partilhada por Rogers, na obra citada, pag. 34. (Cf. «List of the knights of the Garter (1348-present) – Heraldica in www.heraldica.org/topics/orders/garterlist.htm).

De facto, convém ver também Rogers, Francis, 1961, pp. 32 e 34. Verificamos que todos os cavaleiros portugueses da prestigiada Ordem foram ocupar cadeiras deixadas pela morte de cavaleiros ingleses. O único que o recebeu por sucessão portuguesa foi D. Duarte (1435), ocupando a vaga deixada pela morte do pai, em 1433.

Referências Bibliográficas

- A BÍBLIA DE JERUSALÉM, trad. port. Sociedade Bíblica Católica Internacional e Paulus, São Paulo, 7ª impressão, 1995.
- ALBUQUERQUE, Luís de, “Uma releitura de Azurara”, in *STVDIA*, 47, Lisboa, Ministério da Educação, Instituto de Investigação Científica Tropical, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, pp. 417-438.
- , *Introdução à História dos Descobrimientos Portugueses*, Mem Martins, Publicações Europa-América, 2001.
- BARROS, João de e COUTO, Diogo de, *Décadas Da Asia*, edição fac-similada da Regia Officina Typografica, 1778-1788, Lisboa, Livraria Sam Carlos, 1973-1974.
- CARVALHO, Joaquim de, Estudos sobre a Cultura Portuguesa do Século XV, vol. I, *Acta Universitatis Conimbrigensis*, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1949.
- CÍCERO, Marco Tullio Ciceram, *Livro dos Ofícios, O Qual Tornou Em Linguagem o Infante D. Pedro, Duque de Coimbra*, edição crítica, segundo o ms. de Madrid, prefaciada, anotada e acompanhada de glossário por Joseph M. Piel, *Acta Universitatis Conimbrigensis*, Coimbra, 1948.
- CORREIA, Margarida Sérvulo, *As Viagens do Infante D. Pedro*, Lisboa, Gradiva, 2000.
- DINIS, António Joaquim Dias et alii, *Monumenta Henricina*, 15 volumes, Coimbra, CEQMDH, 1960-74.
- D. DUARTE, *Leal Conselheiro*, Biblioteca de Autores Portugueses, Lisboa, IN-CM, 1983.
- D. PEDRO, Infante, “Carta que o Infante dom pedro emujou a el el rey de Brujas”, in *Livro dos Conselhos de El-Rei D. Duarte (Livro da Cartuxa)*, edição diplomática, transcrição de João José Alves Dias, Lisboa, Editorial Estampa, 1982, pp. 27-39.
- D. PEDRO, Infante - Frei João Verba, *Livro da Vertuosa Benfeytoria*, edição crítica, introdução e notas de Adelino Calado, Coimbra, Universidade de Coimbra, 1994
- DUARTE, Luís Miguel, *D. Duarte*, Lisboa, Temas e Debates, Círculo de Leitores e Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, 2007.
- GODINHO, Vitorino Magalhães, *A Economia dos Descobrimientos Henriquinos*, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1962.
- , Os Painéis de Nuno Gonçalves. Caminhos de Pesquisa e Hipóteses de Trabalho, separata do Vol. 37 da Revista de História, São Paulo, 1959.
- GONÇALVES, Júlio, *O Infante D. Pedro, as «Sete Partidas» e a Génese dos Descobrimientos*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1955.
- LEITE, Duarte, *Ácerca da «Cronica dos Feitos de Guinee»*. Lisboa, Bertrand, 1941.
- MARQUES, Alfredo Pinheiro, *Maldição da Memória do Infante D. Pedro e as Origens dos Descobrimientos Portugueses*, Figueira da Foz, Centro de Estudos do Mar, 1994.
- MAURÍCIO, Domingos, “O Infante D. Pedro na Áustria-Hungria”, in *Brotéria*, Série mensal, vol. LXVIII, Lisboa, pp. 17-37.
- MONIZ, Maria Celeste, *Glória e Miséria nas Décadas Da Asia, de Diogo do Couto*, Lisboa, Edições Colibri, 2004.

NUNES, Eduardo, *Dom Frey Gomez, Abade de Florença (1420-1440)*, vol. I, Braga, edição do Autor, 1963.

PINA, Rui de, “*Chronica do Senhor Rey D. Affonso V*”, in *Crónicas de...*, Porto, Lello & Irmão Editores, 1977, pp. 577-881.

POLO, Marco, *El Millón*, trad. esp., Madrid, Espasa-Calpe. S. A., 1934.

ROGERS, Francis M., *The Travels of the Infante Dom Pedro of Portugal*, Cambridge-Massachusetts, Harvard University Press, 1961.

SARAIVA, José, *Os Painéis do Infante Santo*, Leiria, edição do Autor, 1925.

SOUSA, Antonio Caetano de, *Historia Genealogica da Casa Real Portuguesa*, nova edição revista por M. Lopes de Almeida e César Pegado, tomos II, III e V, Coimbra, Atlântida- Livraria Editora Lda, 1946, 1947 e 1948.

, *Provas da Historia Genealogica da Casa Real Portuguesa*, nova edição revista por M. Lopes de Almeida e César Pegado, tomos I, II e III, Coimbra, Atlântida-Editora, Lda 1947, 1947/48 e 1948/49.

STEPHEN, Henry Morse, *The Story of the Nations: Portugal*, trad. port. com o título Portugal. *A História de uma Nação*, Lisboa, Alma dos Livros, 2017.

VEGÉCIO, Flávio, *De Re Militari*, trad. port. de João Gouveia Monteiro e José Eduardo Braga, com o título *Vegécio. Compêndio da Arte Militar*, com Prefácio de Maria Helena da Rocha Pereira, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2009.

ZURARA, Gomes Eanes da, *Crónica da Guiné*, Introdução, anotações e glossário de José de Bragança, Porto, Livraria Civilização, 1973.

, *Crónica da Tomada de Ceuta*, edição de Francisco Maria Esteves Pereira, Lisboa, Academia das Sciencias de Lisboa, 1915.

Site específico consultado:

- Sobre a lista dos cavaleiros da Ordem da Jarreteira/Order of the Garter:

www.heraldica.org/topics/orders/garterlist.htm.

PÓVOAS MARÍTIMAS DO NORTE DE PORTUGAL: PRIMÓRDIOS E REPERCUSSÕES POLÍTICO-ADMINISTRATIVAS, ECONÓMICAS E SOCIAIS

José Marques*

O estudo das *Póvoas marítimas do Norte de Portugal*, que nos foi confiado, não se pode considerar absolutamente inédito, pois já Alberto Sampaio abordou esta temática para períodos anteriores, procurando esclarecer a ocupação do litoral costeiro nortenho, em datas mais remotas, tentando projectar alguma luz sobre os tempos proto-históricos até aos novi-godos, analisando, de seguida, o período que designa por *mar fechado*, até à tomada de Lisboa, em 1147, como evidencia o tipo de fontes utilizadas¹.

O estudo das Póvoas marítimas – por ele definidas como «*os grupos urbanos, nascidos em geral à sombra dos forais outorgados pelos reis da dinastia borgonhesa, ou por entidades sucedâneas da coroa*» –, situadas entre Vila do Conde e a foz do rio Minho, no período que agora nos interessa, deverá ser integrado na estratégia política de D. Dinis, quanto à defesa e povoamento do Reino, aspectos a que não foi estranho o início e desenvolvimento da instituição dos coutos de homiziados, que, predominaram ao longo da fronteira com Castela, tendo, mesmo, chegado até Caminha, como melhor se verá no decurso desta exposição.

Atendendo à natureza da temática que nos foi proposta, procuraremos evidenciar a origem das póvoas de Varzim e de Caminha, sem esquecermos o desenvolvimento dos núcleos urbanos de Vila do Conde, Esposende e de Viana da Foz do Lima, sabendo-se, quanto a este último, que D. Afonso III, no próprio foral, em 1258 ou 1262², deixou bem expresso «quero fazer uma póvoa no lugar chamado Átrio, na foz do Lima, à qual de novo imponho o nome de Viana», tendo beneficiado todas, posteriormente, do dinamismo da actividade marítima das novas póvoas e das povoações costeiras vizinhas.

Estabelecidos estes polos costeiros de articulação da actividade marítima ao longo do litoral com o interior nortenho, através dos rios Minho, Lima, Cávado e Ave, apresentaremos algumas provas da intensa actividade comercial, a partir daí desenvolvida, bem como da construção naval de que nos chegaram seguras provas documentais.

Com base nestas breves notas introdutórias, podemos definir as três partes da nossa intervenção, que versarão sobre:

- a origem das póvoas marítimas nortenhas,
- a actividade comercial,
- e a construção naval.

* Prof. Catedrático (ap.) da Faculdade de Letras do Porto. Não segue o dito acordo ortográfico.

¹ SAMPAIO, Alberto, As Póvoas Marítimas, in *Estudos históricos e económicos*, vol. I, Livraria Chardron de Lello, Irmão, Porto-Paris, 1923, pp. 255-310.

² Esta data consta do próprio foral.

1 – Origem das póvoas marítimas nortenhas

O tema destas póvoas, na Baixa Idade Média, como afirmámos, não se pode considerar inédito, pois já atraiu a atenção de Alberto Sampaio no estudo *As Póvoas Marítimas*³, na linha costeira, desde a foz do Minho ao Vouga, em tempos muito anteriores à fundação de Portugal e até ao reinado de D. Afonso III, essencialmente, apoiado nos dados arqueológicos e em alguma documentação dispersa, testemunhos da presença humana, ao longo do litoral.

No entanto, as origens das póvoas de Caminha e de Varzim, que especialmente nos ocupam neste momento e sobressaem no conjunto das povoações do litoral norte, balizado pelos rios Minho e Ave, situam-se no reinado de D. Dinis, nos anos de 1284 e 1308, precedidas e marcadas pela concessão dos forais destas localidades, como passamos a expor.

Dentro do projecto de prosseguir a defesa e o povoamento do Reino, iniciado por Afonso III, além dos numerosos *forais* outorgados e das diversas *póvoas* constituídas, ao longo da fronteira com Castela e com a Galiza⁴, D. Dinis não esqueceu o litoral norte-nho, compreendido entre os mencionados rios Minho e Ave.

Nesse sentido, a concessão do foral de Caminha⁵ constitui uma referência determinante, pois, se por este lado reforçava a delimitação com o concelho de Viana da Foz do Lima, definida no foral afonsino de 1262⁶, exigia da parte de D. Dinis a resolução de diversas situações, susceptíveis de perturbarem a jurisdição régia. Referimo-nos ao facto de nos limites do novo concelho haver um conjunto de localidades dependentes das jurisdições eclesiásticas de Tui e Braga, bem como de alguns Mosteiros e diversos particulares, situações que se impunha resolver e assim aconteceu. Com efeito, o Monarca apoderou-se de todos os bens eclesiásticos e senhoriais existentes dentro do território delimitado como termo do novo município, mas logo decidiu compensar os anteriores titulares dos bens expropriados⁷, que ficámos a conhecer, articulando as informações constantes do quadro para o efeito elaborado – que, por brevidade, nos dispensamos de reproduzir –, com o mapa das localidades, onde se encontravam os bens apropriados por D. Dinis (*Mapa 2*), que os delegados régios percorreram⁸.

³ SAMPAIO, Alberto, *As Póvoas Marítimas*, in *Estudos históricos e económicos*, Vol. I, Porto, Paris, Lisboa Livraria Chardron, 1923, pp.255-369.

⁴ MARQUES, José, Forais, cartas de couto e cartas de povoamento na estruturação administrativa do espaço medieval português, in *Vária Escrita*, N.º 10, Sintra, 2003, pp. 35-40 e 54-55.

⁵ *Forais de Caminha*. Reprodução anastática com leitura, introdução, estudo, transliteração e notas de Manuel Raimundo Serra de Carvalho, Caminha, 1984.

⁶ REIS, António Matos. *Fundação de Viana. O Foral de D. Afonso III*, Viana do Castelo, Cento de Estudos Regionais, 1994, p. 44.

⁷ MARQUES, José, A Póvoa Dionisina de Caminha – 1284, in *Estudos Regionais. Revista de Cultura do Alto Minho*, II Série, n.º 6. Viana do Castelo, CER, Janeiro de 2012, p. 23.

⁸ Mapa n.º 2, reproduzido do nosso estudo *A póvoa dionisina de Caminha – 1284*, p. 24, citado na nota n.º 6.



Mapa 1 – Póvoas marítimas do Norte de Portugal

Cotejando a data do Foral, acima referido (*Julho de 1284*)⁹, com a do início da actividade dos oficiais régios para atribuição das compensações (*2 de Setembro seguinte*)¹⁰, verifica-se que também a constituição desta póvoa está associada, se não mesmo dependente, da concessão do foral a Caminha.

Neste processo, mais do que a análise do foral dionisino, do tipo salmantino, interessa-nos acompanhar a minúcia com que procedeu à compensação dos titulares dos bens de que o Monarca se tinha apoderado, tendo, inclusive, comissionado Estêvão Lourenço, clérigo do rei, e Paio Eanes, povoador de Caminha, para procederem à avalia-

⁹ *Forais de Caminha*. Reprodução anastática com leitura, introdução, estudo, transliteração e notas de Manuel Raimundo Serra de Carvalho, Caminha, 1984.

¹⁰ Cf. A Póvoa Dionisina de Caminha – 1284, in *Estudos Regionais. Revista de Cultura do Alto Minho*, II Série, n.º 6. Viana do Castelo, CER, Janeiro de 2012, pp. 18 e 29

ção dos bens incorporados no património concelhio e dos doados em compensação¹¹, chegando ao ponto de estabelecerem a equivalência das medidas utilizadas no pagamento das compensações pelos bens apropriados pelo monarca, no termo do novo concelho de Caminha¹².

A documentação recolhida no *Livro 2.º dos Direitos Reais da Torre do Tombo*, que já tivemos oportunidade de publicar devidamente, permite conhecer as *datas das deslocações* dos oficiais régios às diversas localidades e as decisões aí tomadas, sendo possível acompanhar o itinerário por eles seguido, como revela o mapa para o efeito elaborado, que a seguir se apresenta. (*Mapa 2*).



Mapa 2 – Caminha – Itinerário para avaliação os bens dados em compensação.

¹¹ A análise da visão de conjunto dos bens apropriados e dos dados em compensações encontra-se no nosso estudo *A Póvoa Dionisina de Caminha – 1284*, in *O. c.*, p. 23.

¹² *A Póvoa Dionisina de Caminha – 1284*, in *O. c.*, p. 36.

Após as breves notas relativas à concessão do Foral de Caminha, em Lisboa, em 24 de Julho de 1284, e às compensações feitas por ordem de D. Dinis aos antigos titulares dos bens situados dentro dos limites do novo concelho, informações devidamente identificadas, em notas de rodapé, pelo que consideramos desnecessário reproduzi-las aqui.

Quanto a Viana da Foz do Lima, povoação importante na articulação da actividade comercial do litoral nortenho com o interior pela via fluvial do rio Lima, sabemos que por ocasião da atribuição do foral de D. Afonso III, em 1262 – que era o foral de Valença, de 1217, posteriormente, incorporado na família do foral de Salamanca e concedido a diversas terras do Alto-Minho –, e que, na visão romanceada de José Caldas, estaria de «fogo morto»¹³, isto é, se não completamente despovoada, com a população muito reduzida, que muito beneficiaria da renovada actividade marítima e das ligações fluviais até Ponte de Lima, onde se desenvolviam relações mercantis, articuladas com o interior da região norte e, sobretudo, com a Galiza.

A outra póvoa, cuja origem se impõe assinalar, é a da **Póvoa de Varzim**.

Estas localidades costeiras, em especial as que viriam a integrar a Póvoa de Varzim, desenvolveram sempre alguma actividade piscatória e comercial com as populações vizinhas. O núcleo de Varzim atingiu uma nova dimensão, após a elevação a concelho pelo Foral dionisino, dado em Santarém, em 9 de Março de 1308¹⁴.

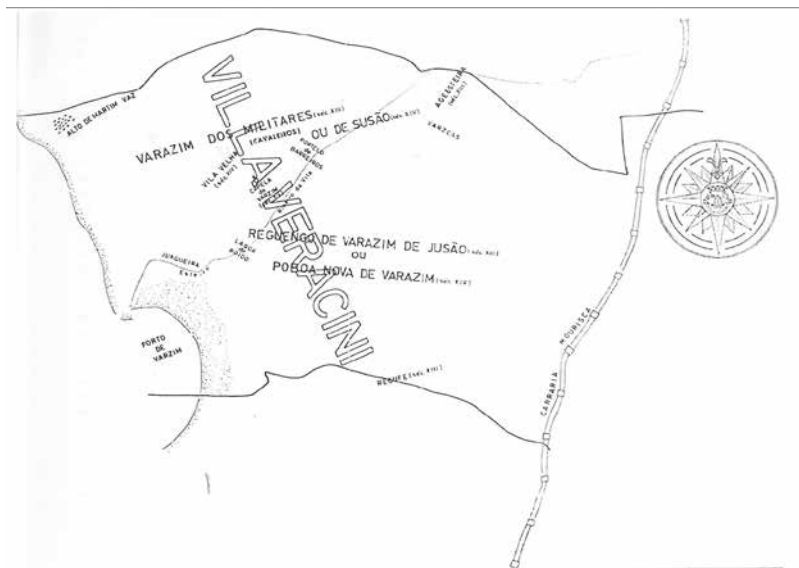
Tentando sintetizar os antecedentes desta póvoa, convém recordar que ela se desenvolveu na parte sul da antiga «*villa Euracini*», chamada Varzim de Jusão, em contraposição com a outra parte, dita Varzim de Susão ou dos Militares / Cavaleiros. Na zona de Varzim de Jusão – na antiga paróquia de Argivai –, havia um dinâmico conjunto de cinquenta e dois (*outros dizem 54*) casais de povoadores, que asseguravam a sua sobrevivência e das respectivas famílias, articulando as actividades agrícolas, piscatórias e salineiras, neste reguengo.

Do teor dos textos conhecidos, não é possível saber se a concessão do mencionado foral surgiu na sequência de um pedido formulado pelos 52 povoadores, que exploravam o reguengo, alguns dos quais são conhecidos pelas alcunhas de *Mouricel*, *Negracho*, *Mouro* e *Picom*, ou se foi de iniciativa da Coroa, embora sugerido pelos oficiais régios: Egas Lourenço e o *Arrabi*

A partir da concessão do Foral, no mencionado dia 9 de Março de 1308, esta população alcançou a sua autonomia e título colectivo de posse das terras reguengas que trabalhavam, comprometendo-se a pagarem, em conjunto, ao fisco 250 libras anuais, às terças do ano, a começar pelo São Miguel (*29 de Setembro*) e um casual incerto de sete soldos por cada barca ou baixel que os vizinhos ou estranhos aí viessem descarregar, com pão, vinho, sal ou sardinhas.

¹³ CALDAS, José, *História de um Fogo-Morto*, Porto, Livraria Chardron, 1903, pp. 32-34.

¹⁴ MARQUES, José, *Os Forais da Póvoa de Varzim e de Rates*. Edição fac-similada, com introdução, transcrição e notas. Póvoa de Varzim, Edição da Câmara Municipal, 1981, 167 p. Ver, sobretudo, pp. 47-50.



Mapa 3 – Póvoa de Varzim – Jusão.

Esta esperada autonomia, bem como a plenitude da liberdade, exclusivamente na dependência da autoridade régia, porque decorrente da concessão do foral, que os povoadores do antigo reguengo de Varzim de Jusão e agora vizinhos do novo concelho da Póvoa de Varzim tanto ambicionaram, durou apenas quatro anos, pois, em 1312, na sequência do diferendo entre o Conde D. Martim Gil e o bastardo dionisino, D. Afonso Sanches e sua mulher, D. Teresa Martins, por causa da partilha dos bens outrora pertencentes a D. João Afonso Telo, 1.º Conde de Barcelos, Varzim Jusão, Touguinha e outros territórios foram integrados por decisão régia, no senhorio *laico* de D. Afonso Sanches e D. Teresa Martins, passando, assim, da jurisdição régia para a imediata jurisdição senhoria, que se interpunha entre o município e o poder central¹⁵.

Esta decisão tomada por D. Dinis, no plano jurídico-administrativo, constituiu um certo retrocesso quanto à liberdade e autonomia ainda mal experimentada, mas terá contribuído para, no plano sociológico, apaziguar as tensões entre os vizinhos no município poveiro e os foreiros dos proprietários laicos e das instituições religiosas e militares presentes na região.

A situação descrita voltou a alterar-se, quando os nobres titulares deste senhorio laico – D. Afonso Sanches e D. Teresa Martins – o transformaram e em senhorio eclesiástico ao instituírem, por carta de 7 de Maio de 1318, o *Mosteiro* de Santa Clara de Vila do Conde, que dotaram ricamente, dando-lhe «*as nossas villas e lugares que chamam de Póvoa de Varzim e de Tarroso, e de Fromariz e de Landão, e de Nabaaes e de Miranei* (isto é Mirante e não Amorim), *com casaes e herdades e posisoões que aas ditas villas e lugares*

¹⁵ MARQUES, José, O Foral da Póvoa de Varzim de 1308, no contexto da política dionisina de organização e defesa do território nacional, in *Boletim Cultural «Póvoa de Varzim»*, vol. 42, 2008, pp. 303-305.

pertemçam...», etc. E retemos pera nos e pera aqueles que depois nos vierem a justiça e as apelações de Varzim e non al»¹⁶. Na parte final desta citação, note-se a clareza com que D. Afonso Sanches e D. Teresa Martins reservavam para si o direito de julgarem em segunda instância os recursos que lhes chegassem do tribunal concelhio da Póvoa de Varzim, integrado neste senhorio, faculdade que os nobres instituidores, expressamente, transmitiam aos seus sucessores.

A situação estranha criada pela transformação deste senhorio *laico* em senhorio *eclesiástico*, em 1318, à morte de D. Teresa Martins, que sobreviveu ao marido D. Afonso Sanches, transitou para a D. Abadessa e freiras do Mosteiro de Santa Clara de Vila do Conde, incluindo a reserva da jurisdição e, não obstante as diversas tentativas para lhe pôr fim, sobreviveu até 2 de Outubro de 1540¹⁷.

Nesta visão de síntese sobre a origem destas duas póvoas marítimas do Norte de Portugal – Caminha e Póvoa de Varzim – não perdemos de vista a importância sócio-económica de outras povoações costeiras, que neste contexto também se foram desenvolvendo e tiveram relevante importância na articulação do litoral com o interior, merecendo especial referência Viana da Foz do Lima e Vila do Conde, como mais à frente se verá.

Quanto a Viana, sabemos que a sua origem como póvoa é um pouco mais antiga, tendo sido instituída por D. Afonso III, intenção manifestada no início do foral concedido a esta localidade, em 18 de Junho de 1262: – «*quero fazer uma póvoa, no lugar chamado Átrio, na foz do Lima, à qual de novo imponho o nome de Viana*»¹⁸ –, afirmação, pelo menos, reveladora de que a população aí existente era insuficiente para a actividade que o Monarca antevia e desejava.

2 - Actividade comercial

A actividade das populações das localidades costeiras que acabamos de mencionar articulava-se, predominantemente, com o mar na pesca, em serviços de cabotagem e defesa do território nacional, enquanto não chegou a fase de ligação com as ilhas atlânticas.

Neste momento, porém, interessa-nos acompanhar a expansão da actividade voltada para o interior, aproveitando as facilidades oferecidas pelas vias fluviais do Minho, Lima, Cávado e Ave, sendo conhecidas as condições e extensão de navegabilidade de cada um deles, há quase 60 anos, expostas por Fernando Castelo Branco¹⁹.

Antes de nos demorarmos na importância das vias fluviais na dinamização do comércio entre o litoral e o interior, impõe-se ter uma noção da extensão da navegabilidade dos quatro grandes rios que atravessavam o Norte de Portugal e desaguavam no mar,

¹⁶ TAROUCA, Carlos da Silva, *O cartulário do mosteiro de Santa Clara de Vila do Conde*, separata do «Arqueologia e História, 8.ª série, vol. IV, Lisboa, 1947, pp. 19-20.

¹⁷ MARQUES, José, *O. c.*, pp. 306-307.

¹⁸ REIS, António Matos. *Fundação de Viana. O Foral de D. Afonso III*, Viana do Castelo, Cento de Estudos Regionais, 1994, p. 43: - IDEM, *O. c.*, p. 35 = «... volo facere populam in loco qui dicitur Atrium in fosse Limie, cui popule de novo imponho nomen Viana».

¹⁹ CASTELO BRANCO, Fernando, *Do tráfico fluvial e da sua importância na economia portuguesa*. Separata do «Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa», Janeiro- Março – 1958, pp.39-66.

na faixa litoral do Minho ao Ave. Assim, pelo estudo de Fernando Castelo Branco, *Do Tráfego Fluvial e da sua importância na economia Portuguesa*, verifica-se que o rio Minho, além da referida informação de 1240, no século XV, continuava navegável até Valença; o Lima, até Ponte de Lima e o Ave, no séc. XVI, até Azurara. Quanto ao Cávado, este autor, seguindo Contador de Argote, informado por Diogo Vilas Boas Sampaio, afirma que, no inverno, seria navegável até Barcelos, podendo, mesmo, chegar a Vilar de Frades, cerca de uma légua acima de Barcelos, acrescentando que os barcos que aí navegavam eram grandes como os de Setúbal²⁰.

Da possibilidade de navegação no rio Minho dá claro testemunho o incidente naval, travado entre as frotas de D. Urraca e de D. Teresa, em 1121, junto de uma ínsua, registado na *História Compostelana*, e desenvolvido por Alberto Sampaio²¹.

Mas, para que, além deste episódio, a alusão aos serviços de cabotagem não reduza excessivamente a área de mobilidade costeira, valerá a pena mencionar o facto de, em 1240, nos meados do século XIII, o barco do Mosteiro de Alcobaça se deslocar com alguma frequência até ao porto de Valença do Minho, onde poderia ancorar, como em lugar ou porto próprio, possibilidade de que nos ficou o devido registo, no doc. nº 191 do *Cartulário de Fiães*²².

Este documento com as circunstâncias em que ele surge é uma excelente prova da circulação fluvial e da actividade comercial, no rio Minho, em meados do século XIII. Anos depois, em 24 de Julho de 1284, D. Dinis deixou-nos, no foral concedido a Caminha, esta preciosa informação, que, para maior facilidade dos leitores, citamos pela tradução apresentada pelo responsável pela sua publicação: - «*E reservamos para nós e para os nossos sucessores as dizimas de todas as coisas que entrarem pela foz do Minho daquelas que devem pagar direitos. Igualmente devemos reter para nós e para os nossos sucessores metade do Navão daqueles que não forem vizinhos e vós povoadores deveis cobrar a outra metade desse Navão*»²³.

Em 1392, os moradores de Caminha estranhavam que muitos navios passavam em frente à foz do Minho e não entravam no porto e queixaram-se a D. João I. Pretendendo atrair a navegação, propunham ao Monarca a criação de um porto franco, devidamente assinalado, onde os navios pudessem fundear e permanecer em segurança, dentro de certas condições, de forma a desenvolver a actividade comercial²⁴.

²⁰ CASTELO BRANCO, Fernando, *O. c.*, pp. 41-43.

²¹ *História Compostelana*, liv. II, cap. XL, in *Espanha Sagrada*, t. XX. Citado por SAMPAIO, Alberto, *Estudos Histórico e Económicos*, pp. 300-31: - «... nec mora, Compostellani et Irienses cum electissimis militum naves concendunt. Portucalensium, quae per Mineum discurrebant, invadunt carinas, et praedictam insulam audaci occupant congressi».

²² MARQUES, José, *O Cartulário do Mosteiro de Fiães. Vol. I: Introdução. Transcrição. Índices*. Câmara Municipal de Melgaço, 2016, p. 137: - «... ita tamen quod si evenerit quod navis nostra veniat ad portum illud ut recipiatur tanquam in loco suo».

²³ Foral de Caminha, in *O. c.*, desdobrável com a transcrição, entre as pp. 9-13.

²⁴ Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT). *Chancelaria de D. João I*, livro 2, fol. 66, citado por Humberto Baquero Moreno, *A navegação e a actividade mercantil no Entre-Douro-e-Minho*, in «Revista da Faculdade de Letras. História», II Série, Vol. IX, Porto, 1992, p. 11.

Há outras provas, mais expressivas para tempos seguintes, mas de momento, é importante acentuar o dinamismo que a *visita de D. Afonso V* ao Minho, sensivelmente, desde meados de Junho a meados de Julho de 1462. Não é possível determo-nos em muitos pormenores da acção governativa exercida durante esta visita régia, mas o facto de ter seguido pelo litoral, a partir de Vila do Conde até Caminha, subindo, depois, pela margem esquerda do rio Minho, até Monção, permitiu-lhe responder afirmativamente aos numerosos pedidos que lhe foram dirigidos pelos moradores de ambos os lados desta fronteira fluvial, no sentido de poderem *vizinhar*, eliminando, assim, muitos obstáculos levantados à participação de galegos nas feiras portuguesas, como acontecia na de S. Bento de Seixas – Caminha. Além dos pedidos recebidos e atendidos, *in loco*, ao longo da visita, houve outros, vindos de mais longe, por exemplo de Castro Laboreiro, solicitando também a possibilidade de poderem vizinhar com as populações do outro lado da raia seca, concretamente, com os moradores de Celanova, Milmanda e Araújo, e poderem apascentar os seus gados e rebanhos em território galego²⁵.

Quanto à intensidade comercial no rio Minho, onde já detectámos a frequência de embarcações de grande porte, podemos recolher também a informação veiculada num dos capítulos de Valença do Minho, apresentados às Cortes de Lisboa, de 1459, segundo a qual o mercador Afonso Lourenço, vizinho do concelho de Valença, haveria cinco ou seis anos (isto é, em 1453 ou 1454), tinha feito uma barca no porto desta vila, com capacidade para carregar 50 tonéis. No regresso da primeira viagem em que foi carregar sal a Setúbal, ao passar nas Berlengas, foi aprisionada por corsários ingleses, tendo sofrido um grande prejuízo.

Quinze dias depois do aprisionamento desta barca, entraram no porto de Valença sete ingleses dos que tinham participado no referido assalto, que logo foram presos, tendo sido o caso apresentado a D. Afonso V, que os mandou transferir para Lisboa, decidindo que só deveriam ser libertados, após o pagamento integral a Afonso Lourenço e, depois, degredados para Ceuta, durante dez anos²⁶.

No contacto do litoral com estes portos do interior, podemos afirmar que a Valença e a Ponte de Lima chegavam produtos necessários e especialmente estimados, com relevo para o sal e o pescado. As mercadorias chegadas e descarregadas nestes portos fluviais eram logo intercambiadas com os comerciantes nortenhos, tanto em Valença como em Ponte de Lima, donde eram distribuídas por estas regiões, mas, sobretudo, levadas pelos almocreves galegos e portugueses, ao longo do Lima, pela fronteira de Lindoso²⁷, rumo às

²⁵ MARQUES, José, Acção governativa de D. Afonso V durante a visita ao Minho, em 1462, in *Arquivo do Alto Minho*, vol. 27 (VII da 3.ª série), 1982, pp. 3-32. Publicado também in IDEM, *Alto-Minho e Galiza. Estudos Históricos*, Casa Museu de Monção / Universidade do Minho – Câmara Municipal de Melgaço, 2017, pp. 71-93.

²⁶ MARQUES, José, Relações do Norte de Portugal com o Reino de Castela no Século XV, in *Relações entre Portugal e Castela nos Finais da Idade Média*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian-Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1994, p.56.

²⁷ Quanto à importância da actividade dos almocreves, veja-se MORENO, Humberto Baquero, A acção dos almocreves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas nos fins da Idade Média, in *Papel das Áreas Regionais na Formação de Portugal. Actas do Colóquio*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1975, pp. 185-239.

terras galegas, enquanto as que chegavam a Valença, tanto podiam passar aí para a zona galega, como seguir pela margem esquerda do Minho, por Monção, no sentido norte, até ao rio Mouro, onde os almocreves, que normalmente deveriam passar por Melgaço, a fim de evitarem o pagamento das taxas da portagem, que os alcaides de Melgaço exigiam, seguiam outro rumo, no sentido de Lamas do Mouro, e um pouco mais à frente, entravam na Galiza pelo Porto dos Asnos – Alcobça, ou continuavam para Castro Laboreiro, atravessando aí a fronteira para o sul da Galiza²⁸.

A actividade comercial de Ponte de Lima, cuja feira se realizava de quinze em quinze dias²⁹, tão animada pelos galegos de Monterrei, Milmanda, Araújo e outras partes, que daí levavam muito sal e mercadorias diversas, sentindo o estrangulamento que os agentes do fisco lhe impunham, não hesitaram denunciar a situação num dos capítulos conjuntos de Ponte de Lima, Ponte da Barca e Arcos de Valdevez, apresentado às Cortes de Lisboa de 1459³⁰. A estas dificuldades acresciam as levantadas por João de Magalhães, senhor de Nóbrega, pela imposição do pagamento de portagem a quem passasse pelos seus domínios.³¹

Não dispomos de muitas informações sobre o que os barcos traziam de retorno de Ponte de Lima, mas, quanto aos que regressavam de Valença, sabe-se que frequentemente, no século XV, carregavam produtos oriundos da margem esquerda do Minho, recolhidos em Valença, deslocando-se depois para o lado de Tui, onde carregavam os produtos aí reunidos, procedentes da margem direita, seguindo, umas vezes, para os portos ibéricos do Mediterrâneo ou, mesmo, para o norte da Europa.

Esta prática estava profundamente enraizada e, quando o contador régio, Gonçalo Afonso, proibiu que o barco que saía do porto de Valença recolhesse e transportasse também as mercadorias galegas, reunidas em Tui, com graves consequências negativas para os portugueses interessados nesta actividade mercantil e de transporte, não deixaram de a fazer chegar ao conhecimento régio, mediante um capítulo especial de Viana, Vila Nova de Cerveira, Valença e Caminha, apresentado nas Cortes de Lisboa, em 4 de Julho de 1459, que, pelo interesse ilustrativo desta temática, convém transcrever:

- «Senhor em cada huum anno se carrega no ryo de Minho pera Framdes e para Aragam huum nauvyo e aby se ajuntavam as mercadorias de todo riba de Minho comprando os mercadores da comarca a mayor parte das mercadorias asi as de hũa parte como da outra de Galiza e as traziam a estas partes e as carregavam no dicto nauvyo e depois que eram carregadas as davam em rol ao almoxarife e asi dadas fazia movimento pera meyo rio e aby tomava as outras mercadorias que alguuns calegos que as queriam carregar e seguia sua viagem e asi se costumou de sempre atee ora avera dous anos que Gonçalo Afonso vosso contador mandou que nem huum nauvyo deste Regnuo nom fretasse no dicto rio nem em Galliza algũa mercadoria levase neelle nem trouxesse em o que recebemos grande agravo e vosas rendas e dizima nom rende nada. Praza aa vosa alteza mandar

²⁸ MARQUES, José, Relações do Norte de Portugal com o Reino de Castela no Século XV, in *O.c.* (na nota 22), p. 38.

²⁹ RAU, Virgínia, *Subsídios para o estudo das Feiras Medievais Portuguesas*, Lisboa, 1943, pp. 39-40.

³⁰ ANTT, *Além Douro*, liv. 3, fl. 20, citado por nós in *Relações entre Portugal e Castela ...*, p. 39.

³¹ Cf. *Relações entre Portugal e Castela ...*, p. 39. Ver também RAU, Virgínia, *O. c.*, p. 40.

husar como se atee qui husou e nom consentaaes tal ennovaçam seer secta em esto nos farees grande merce.

A esto respondemos que se tal cousa faz façam sobre ello requerimento e tragam estormento com reposta»³².

Creemos que a prática da actividade comercial pelo rio Minho fica suficientemente documentada até à segunda metade do século XV, sendo desnecessário sobrecarregar o texto com novas referências e citações; mas, quanto ao comércio, realizado pela via do Minho, pelo livro da alfândega de Caminha, relativo ao ano de 1527, sabemos que para aí se deslocavam mercadores de Viana, Barcelos, Porto, Guimarães, Ponte de Lima, Monção e de outras localidades, não só para recolherem mercadorias, encomendadas do estrangeiro, mas também para expedirem outras, inclusive para o Norte da Europa e para as nossas ilhas atlânticas. Entre os produtos aqui descarregados, ocupam um lugar de relevo os diversos tecidos de cores, vindos de Londres, Flandres, Anvers e outros portos europeus, sem esquecermos o breu e o ferro procedentes de Bilbao, e os produtos originários da Ilha da Madeira, para lá sendo enviados também outros, devidamente identificados.

Por estes livros de registo da alfândega de Caminha, merecedores de conveniente exploração analítica, além da naturalidade ou simples residência dos mercadores, ficamos a conhecer os principais centros europeus donde provinham as mercadorias aqui descarregadas, com relevo para os tecidos, identificados pelos nomes então correntes, muitas vezes, associados aos de cidades, como Anvers, Londres, Lion, que não deixarão de atrair a atenção dos especialistas nestes domínios. Além dos numerosos e variados tecidos, podemos anotar que estes registos alfandegários de Caminha documentam também o intercâmbio comercial do breu, constando que, no retorno, levavam também pipas de vinho, havendo notícia de que Afonso Álvares, morador em Caminha, em 30 de Agosto de 1527, arrecadou cinquenta quinta[is] de breu que trouxe de Bilbao, em retorno de dez pipas de vinho, que tinha levado desta vila³³; por sua vez, em 15 de Junho de 1527, António Gonçalves, mercador, morador em Monção, introduziu 240 *quis* de ferro «*e trynta quis de oyro, hos quaes trouxe de Bilbao e som de retorno dos vinhos que levou no navioo de Rodrigo Eanes Macyel, morador nesta vila* (Caminha), *e no navio de Manuell Mendez mora-*

³² MARQUES, José, Relações económicas do Norte de Portugal com o Reino de Castela, no século XV, in *O. c.*, p. 57.

³³ Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), *Fundo Antigo*, n.º 524 = (Livro da sisa dos panos da alfândega de Caminha, do ano 1527), in *Caminhiana. Revista de Cultura. História. Literatura. Artística. Etnografia e Numismática*, Caminha, Ano X, Dezembro de 1988, n.º 16, p. 190: - «E tudo trouxe de rretorno de III^c cruzados que levou e de cem quintais d'urzela e de cynquenta pipas de vinho».

^A edição deste livro da alfândega de Caminha (Ano VIII, Dezembro de 1986, n.º 13, pp. 151-215, e da parte publicada no vol. correspondente ao Ano X, Dezembro de 1988, n.º 16, pp. 181-210), foi preparada por Elisa Castro e Mário Cunha.

*dor em Vila do Conde, que foram por todos cento XXII [...] Je meo*³⁴; havendo ainda notícia de cinquenta pipas de vinho, levadas para Londres pelo mercador João Álvares, morador na vila de Caminha, neste mesmo ano³⁵.

Estas breves referências à exportação de vinho pela foz do Minho assume um significado especial, levando-nos a pensar numa prática, antepassada remota da actual exportação do prestigiado vinho Alvarinho da sub-região de Melgaço-Monção.

A Póvoa de Varzim, mesmo durante as vicissitudes jurisdicionais por que passou, até se libertar da jurisdição senhorial *laica e eclesiástica (conventual)*, continuou, essencialmente, dedicada às fainas pesqueiras, enquanto Vila do Conde permaneceu fiel à prática de acolher os diversos tipos de barcos pesqueiros e comerciais.

A estes portos chegavam barcos, vindos da zona sul, sobretudo, de Portugal, e da Galiza e paragens nórdicas, sabendo-se que entre os produtos transacionados, além do sal de Aveiro – e depois de Setúbal –, o pescado e o pão, frequentemente, deparava-se com diversos tipos de tecidos, que também se registavam, além de Caminha, nas alfândegas da raia seca, com referência espacial para a de Freixo de Espada à Cinta.

As limitadas informações sobre o tráfego fluvial no rio Cávado impedem-nos de emitirmos opiniões seguras sobre os principais produtos aí transacionados, mas não será difícil admitir que, em relação aos introduzidos, pelo menos na primeira fase, o sal e o pescado estariam presentes, e que, no retorno, predominariam o vinho e os produtos agrícolas.

No contexto da falta de informações mais pormenorizadas sobre a actividade económica e os aspectos da vida social destas póvoas, Vila do Conde apresenta-se como um caso excepcional, pois as actas da vereação municipal de 1466, além do abastecimento de azeite e de sal, vindo de Aveiro, revelam preocupações no controlo sanitário, sobretudo quanto à peste, chegando, mesmo, a ser exigida a permanência de 20 dias de quarentena a pessoas procedentes de terras atingidas por essa epidemia, até as autoridades se poderem certificar de que não estavam contaminadas³⁶.

Muitos outros aspectos destas póvoas nos revelariam os livros de actas das reuniões municipais, que, lamentavelmente, se perderam.

3. Construção naval

A breve alusão a este intercâmbio entre o litoral e o interior, por via marítima, obriga-nos a inquirir o que se passava no plano da construção naval, tanto em relação às indispensáveis e frequentes reparações, como acerca de novas construções.

³⁴ Cf. *Caminiana*, Ano VIII, Dezembro de 1986, n.º 13, p. 178. Consideramos o termo *quis* como equivalente a *quintal métrico*, «unidade de medida de massa» (símbolo *q*) igual a cem quilogramas» (*Dic. da Ling. Portug. Contemporânea*, Acad. das Ciências de Lisboa, vol. II, G-Z, Ed. Verbo, 2001, p. 3047. ^(A referência à quantidade de ouro deixa-nos perplexidade!)

³⁵ Cf. *Caminiana*, Ano VIII, Dezembro de 1986, n.º 13, p. 197.

³⁶ MARQUES, José, A administração municipal de Vila do Conde, em 1466, separata de *Bracara Augusta*, vol. 37, Braga, 1983, p. 43-48.

Embora não sendo muitas as informações disponíveis, bastam para podermos afirmar que a prática da construção naval não era desconhecida, nestes rios, que, de algum modo, nos apraz situar na área das Póvoas marítimas do Norte, e no litoral.

Neste sentido, as *actas* de Vila do Conde, de 1466, ao darem instruções sobre a protecção da barca de passagem, confiada a Vasco Martins de Calvos Sá, recomendam-lhe «*que a traga bem estrada e bem corregida e a ponha em boos pousos e fechada sem levarem nela madeira nem pedra nem servir em outra cousa senom em passar*», proibindo-lhe darem-na «*aos que fazem navios pera em ela acarretarem nenhũa madeira, nem outra cousa*», porque o concelho a reservava apenas para as passagens autorizadas³⁷.

Mais interessante será tomar conhecimento de uma **caravela**³⁸ **construída no Cávado**, em pleno século XV, mais concretamente, nos anos 1467-1469, segundo se pode concluir do processo judicial instaurado, em 1479, pelos *Homens Bons ou Cónegos Seculares de Vilar de Frades* contra Pedro de Sousa, senhor da Terra de Prado, por causa das violências que ele praticava contra os moradores do couto do Mosteiro beneditino de Manhente, extinto em 1400, e anexado ao Mosteiro beneditino de Vilar de Frades. No decurso da crise económico-demográfica, que durante o século XV, atingiu gravemente os mosteiros da Arquidiocese de Braga, o arcebispo D. Fernando da Guerra extinguiu o mosteiro beneditino de Vilar de Frades e destinou, na mesma ocasião, as suas instalações à nova Congregação dos *Homens Bons ou Cónegos Seculares de Vilar de Frades*, mais tarde, designados *Lóios*, de que já nos ocupámos noutra estudo³⁹, que, além do património do antigo Mosteiro beneditino de Vilar de Frades, passaram a dispor também do couto de Manhente, que lhe estava anexado.

Esta breve explicação histórica era imprescindível para se compreender os depoimentos das duas testemunhas, constantes do processo utilizado, até agora, únicos documentos conhecidos sobre a construção da caravela no Cávado, que prende a nossa atenção.

Dado que Pero de Sousa, senhor da terra de Prado, não respeitava a imunidade de que gozava o antigo couto de Manhente e os seus moradores, os seus novos titulares, que pretendiam instaurar-lhe um processo judicial no tribunal eclesiástico de Braga, atendendo a que o acusado era o capitão dos escudeiros do Arcebispo de Braga, D. Luís Pires, receando eventual invocação pelo arguido contra o tribunal bracarense de falta de imparcialidade, optaram por introduzir a causa, em primeira instância, no tribunal diocesano do Porto, onde, em 24 de Novembro de 1479, começou a inquirição das numerosas testemunhas, neste processo, que teve como juiz Aires Dias, doutor em Decretos e prior da Colegiada de Barcelos.

Por informações constantes deste volumoso processo, ficámos a saber que o arguido Pedro de Sousa foi o sucessor imediato de Fernão de Soares, no senhorio da terra de Prado. Ao contrário do que aconteceu contra Pedro de Sousa, neste processo, não surgi-

³⁷ MARQUES, José, *A administração municipal de Vila do Conde, em 1466*, p. 101.

³⁸ Embora na documentação referida se utilizem, indistintamente, os termos caravela e navio, optámos pela designação de caravela, sem nos preocuparmos com as precisões técnicas de Quirino da Fonseca, pois não seria possível comprovar se elas se verificavam ou não na embarcação em causa.

³⁹ MARQUES, José, *A Arquidiocese de Braga no século XV*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, pp. 851-889.

ram acusações contra Fernão Soares e as referências que lhe são feitas quanto a tentativas de exigências aos moradores do couto de Manhente não são equiparáveis às formuladas contra o sucessor Pedro de Sousa.

O inquérito feito às testemunhas visava demonstrar a falta de qualquer fundamento que pudesse justificar a pressão e os abusos cometidos por Pedro Soares contra os moradores do couto de Manhente, de que eram legítimos titulares os *Homens Bons ou Cônegos Seculares de Vilar de Frades*, autores, neste processo, destinado a defender os seus súbditos, moradores no couto de Manhente.

Entre as testemunhas chamadas a depor, encontravam-se João Eanes de Loureiro e seu pai João da Torre⁴⁰.

O primeiro inquirido foi João Eanes de Loureiro, agora morador na freguesia de Areias, que, anteriormente, viveu com seu pai, João da Torre⁴¹, no couto de Manhente, durante três anos, até sair daí haveria dez ou onze anos⁴².

Sabendo-se que o inquérito das testemunhas teve lugar em 1479, quando este primeiro inquirido tinha uns trinta anos, e que viveu no couto de Manhente durante três anos da sua juventude (entre os 16-19 ou entre os 17-20 anos), até à sua saída definitiva, efectuada havia já dez ou onze anos, isto é, em 1468 ou 1469, e que «*naquelle tempo em que assy esteve no dicto couto ho dicto Fernam Soarez sennhor que era da dicta terra de Prado fezera hũa caravella ou navyo acerqua do dicto couto de Manhente junto com ho rio do Cabado*»⁴³, podemos situar cronologicamente a construção deste navio entre 1467 e 1469.

Este breve inciso, além de nos permitir situar a construção da referida embarcação, nos finais da década de 1460, esclarece que o estaleiro estava sediado na terra de Prado, de que era titular Fernão Soares, embora muito perto, do limite oriental do couto de Manhente. Apesar disso, o senhor de Prado, que para o efeito, exigiu aos seus súbditos a prestação de muitos serviços, nomeadamente, no sector de transportes, em carros de bois, nunca molestou os moradores de Manhente⁴⁴, pela simples razão de que não

⁴⁰ Na apresentação destes dois testemunhos seguimos de perto o texto publicado in *Congresso "Barcelos Terra Condal. Actas"*, Barcelos, C.M., 1999, pp. 293-294.

⁴¹ Esta relação familiar entre João da Torre (*pai*) e João Eanes de Loureiro (*filho*) consta do testemunho deste último, ao afirmar: «e que ouvio dizer ao dicto seu pay que ha nome Joham da Torre» (A. D. B., *Fundo monástico-conventual - L - 68*, fl. 102v.).

⁴² Estas informações decorrem da de conjugação das datas constantes do processo judicial com os dados fornecidos pelo seu depoimento. Durante estes três anos da sua juventude, passados em Manhente, pôde tomar conhecimento da realidade social das populações locais. (*Doc cit.*, fl. 102v).

⁴³ Eis o texto completo da resposta a este artigo: - «Item perguntado elle testemunha pollo segumdo artigoo que lhe todo foy levado e declarado pollo meudo de verbo a verbo.

Respomdeo e disse elle testemunha que podera aver dez ou homze annos pouco mais ou menos que elle partio do dicto couto e que enquanto assy neelle esteve com ho dicto seu pay senpre vira os moradores do dicto couto ysentos e liberdados sem hirem servirem servir a pessoa allguua nem ao dicto Fernam Soarez sennhor que era entom da dicta villa de Prado salvo ao dicto abade de Manhente e que naquelle tempo em que assy esteve no dicto couto ho dicto Fernam Soarez sennhor da dicta terra de Prado fezera huua caravella ou navyo acerqua do dicto couto de Manhente junto com ho rio do Cabado e que na dicta caravelle serviram todollos de sua terra com bois e carros e com ho que lhes mandavom e que com nenhuum do dicto couto nom bullio nem costrangeo que fosse servir em ho dicto navyo e que esto vira elle testemunha [fl. 103] como dicto ha e que assy o sabe que som ysentos e liberdades. E do dicto artigo all nom respondeo». (Cf. fl. 102v).

⁴⁴ A. D. B., *Fundo monástico-conventual - L - 68*, fl. 102v.

tinha sobre eles qualquer jurisdição. Nestas condições, eram absolutamente destituídas de fundamento as exigências posteriormente feitas por Pedro de Sousa, sendo também legítimas e coerentes as atitudes de recusa por parte dos habitantes deste couto, instituído e outorgado a favor do antigo mosteiro beneditino de Manhente, pelo Infante D. Afonso Henriques, quando, em 6 de Janeiro de 1128, se encontrava no Castelo de Faria.

Concordante com este é também o depoimento de João da Torre, de sessenta e cinco anos, morador na freguesia de S. João de Areias, pai de João Eanes de Loureiro, outrora também ele residente no couto de Manhente e conhecedor dos direitos, liberdades e obrigações dos vizinhos deste couto. Interrogado em relação ao problema da imunidade e isenção deste couto e seus moradores face às prepotências de D. Pedro de Sousa, o melhor exemplo que pôde aduzir foi o caso da caravela mandada construir por Fernão Soares, predecessor de Pedro de Sousa, parecendo oportuno, por uma questão de brevidade, transcrever aqui, na íntegra, o depoimento do João da Torre:

– «*Respondeo e disse que assy era verdade como se no dicto artigo contem e diz elle testemunha que em assy vivendo no dicto couto como dicto há, Fernam Soarez senhor que foy da dicta terra de Prado fezera huum navyo bem junto com ho rio do Cabado e com ho dicto couto e que emquamto assy fezera ho dicto navyo nunca constrangerá nenhuum do dicto couto per a serventia do dicto navio e que os da sua terra serviam todos neelle com madeira e cousas ao dicto navio fora em pomto per a botar que entom ho dicto Fernam Soarez rogara os do dicto couto que lha fossem ajudar a botar e lho forom bajudar e que o dicto Fernam Soarez fezera huum boo jantar e lhes dera muy bem de comer. E do dicto artigo all nom respondeo*»⁴⁵.

Para a construção desta caravela, Fernão Soares nada solicitou aos moradores de Manhente, apesar de viverem muito perto do local convertido em estaleiro fluvial, faltando saber se este foi o único barco de grandes proporções aí construído e se outros se lhe seguiram. Mesmo que outros aí tenham sido construídos, este parece ter sido o primeiro, pois ficou na memória de muitos, não só pelas suas proporções, pois foi necessário pedir o auxílio das populações vizinhas do couto de Manhente para o seu lançamento à água, mas também pelo ambiente festivo em que o acto decorreu, tendo Fernão Soares manifestado a sua gratidão pelo auxílio prestado pela população, mandando fazer e oferecendo-lhe «*huum boo jantar e lhes dera muy bem de comer*»⁴⁶.

A falta de descrição técnica desta caravela ou barco, como é indistintamente apelidado, impede-nos de estabelecermos qualquer comparação susceptível de nos sugerir que tipo de embarcação seria e se eventualmente entroncaria nos padrões definidos por Quirino da Fonseca⁴⁷ ou outros estudiosos da náutica portuguesa.

⁴⁵ A.D.B., *Fundo monástico-conventual* - L - 68, fl. 105v.

Estes textos e os comentários que os acompanham, com algumas modificações, foram recolhidos do nosso referido estudo: *Construção de uma caravela no Cávado*, in *O. c.*, pp. 292-295.

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ FONSECA, Quirino da, *A caravela portuguesa e a prioridade técnica das navegações henriquinas*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1934,

No aspecto da construção naval, poderemos, rapidamente, regressar à mencionada actividade comercial no rio Minho, onde registámos que o mercador valenciano, Afonso Lourenço, pelos anos 1453 ou 1454, tinha mandado construir no porto local um barco com capacidade para carregar cinquenta tonéis, que foi assaltado por corsários ingleses, quando, no regresso da sua primeira viagem, passava nas Berlengas, carregado de sal de Setúbal. Já aludimos, sumariamente, a este incidente, mas, neste momento, não deveremos omitir a referência à sua construção no porto de Valença.

Registámos, assim, alguns casos de construção naval nos rios do Noroeste português, que supomos bastante desconhecidos.

Quanto ao rio Cávado, além da caravela a que nos referimos, deveremos acrescentar que na sua foz, em Fão, os serviços de construção naval deveriam ter já uma tradição bem mais antiga, pois, alguns anos depois, em 28 de Janeiro de 1491, D. Manuel I concedeu uma carta de privilégio aos «Nossos Carpinteiros das Nossas Villas da Villa do Conde, e Vianna, e Farão (*Fão*)», que lhe tinham solicitado dispensa do pagamento dos «*pedidos*» régios, com que frequentemente eram sobrecarregados, mercê, posteriormente, ampliada aos calafates, e confirmada por D. João III, D. Sebastião e D. José⁴⁸.

Em relação a estes dois testemunhos mencionados sobre a construção de uma caravela no rio Cávado, a montante do ponto onde o limite do couto de Manhente com a terra de Prado toca no rio, convém acentuar, *em jeito de apreciação crítica*, o seu interesse e autenticidade, até porque não foram produzidos com intuitos de natureza náutica, mas, simplesmente aduzidos, como factos irrefutáveis da memória colectiva, destinados a sublinhar a completa imunidade deste couto e suas gentes, face aos abusos expansionistas e prepotentes de D. Pedro de Sousa, senhor da terra de Prado. E se o seu interesse do ponto de vista jurídico é grande, não o é menor na perspectiva da navegação do rio Cávado, da construção naval nesta zona - mesmo que se trate de um episódio isolado -, e das vantagens económicas que Fernão Soares, senhor da terra de Prado e responsável pela iniciativa e concretização da construção desta caravela, esperava alcançar, quer mediante o abastecimento das gentes de Prado e terras limítrofes de produtos externos, introduzidos por via fluvial, quer exportando pela mesma via os excedentes agrícolas e artesanais, habitualmente enviados por via terrestre, do interior para o litoral. E nem se pense que se tratava de uma inovação nestas paragens nortenhas, pois, em relação ao rio Minho, sabemos da intensidade do comércio que se fazia em Valença e em Tui de produtos que aí chegavam por via fluvial⁴⁹, havendo também notícia da presença anual de um navio que carregava as mercadorias reunidas nestes dois centros urbanos, levando-as, depois, quer para a Flandres, quer para zona levantina de Aragão⁵⁰, e, por sua vez, o rio Lima continuava a assistir ao comércio do litoral com a Galiza, numa articulação, feita em Ponte do Lima, entre os conhecidos transportes fluvial e o terrestres⁵¹.

⁴⁸ AMÂNDIO, Bernardino, *Os Estaleiros Navais de Esposende e Fão nos séculos XIX e XX*, Esposende, 1989, pp. 13-14.

⁴⁹ MARQUES, José - *Relações entre Portugal e Castela nos finais da Idade Média*, Lisboa, Fundação C. Gulbenkian-J.N.I.C.T., 1994, pp. 364-365

⁵⁰ MARQUES, José - *O. c.*, p.57.

⁵¹ MARQUES, José - *O. c.*, pp. 39-40.

Embora não se conheça o destino desta embarcação construída no Cávado e se, na prática, estas ansiadas vantagens chegaram a concretizar-se, no plano teórico, não podemos desligar esta iniciativa do conhecido desenvolvimento da actividade naval e económica da segunda metade do século XV, em que a própria Coroa, numa fase mais adiantada, viria a assumir o monopólio da exploração e do comércio da costa africana. Em relação ao rio Minho, sabe-se que o mercador Valença, Afonso Lourenço, construiu no porto local, um barca com capacidade para carregar cinquenta tonéis e que no regresso da sua primeira viagem a Setúbal foi apresada pelos corsários ingleses, quando passava junto da Berlenga⁵² Na foz do Lima, em Vila do Conde e em Vila Nova de Gaia temos notícias seguras e relativamente abundantes da existência de *teracenas*. Com a notícia da construção desta caravela no Cávado, ficamos a saber que este rio não ficava à margem da actividade comercial e naval, documentada para outros rios do Norte de Portugal.

Estes dois testemunhos merecem também uma referência crítica, sob o ponto de vista diplomático, sendo de sublinhar a sua incontestável autenticidade e veracidade, dado que se trata de um depoimento judicial, de cuja veracidade nem os autores nem os arguidos desta contenda discordaram, pois, vivendo no local, todos conheciam a veracidade dos factos. Tratando-se de depoimentos integrantes de um processo judicial, cuja cópia integral, enriquecida pela transcrição fiel dos documentos apresentados como elementos de prova, devidamente autenticada, foi confiada aos autores e não pode ser posta em dúvida.

3 - Conclusão

A breve síntese que acabámos de apresentar sobre o tema que nos foi distribuído pretende chamar a atenção para o muito que ainda se pode e deve fazer para aprofundar o conhecimento das duas póvoas marítimas do Alto-Minho, que terão contribuído também para o desenvolvimento de Viana da Foz do Lima e de Esposende, na foz do Cávado.

De quanto se disse sobre o comércio desenvolvido na sequência da navegação pelo rio Minho, de Caminha a Valença, e de Viana a Ponte de Lima, com a conhecida extensão da actividade comercial a Ponte da Barca, que destas localidades se expandia pelo interior do Alto-Minho até à Galiza, é evidente a importância da póvoa de Caminha e da vila «ressuscitada» de Viana, na história económica e social do Noroeste português. Um pouco mais a sul, sobressaíam os núcleos da Póvoa de Varzim e de Vila do Conde, cujos dinamismos piscatório e comercial é impossível ignorar nos planos económico e social.

Creemos ter documentado o essencial do projecto que nos propusemos apresentar e terminamos formulando o voto de que entre os jovens investigadores surjam alguns interessados em percorrer e desenvolver o caminho agora iniciado.

⁵² MARQUES, J. M. da Silva, *Descobrimientos portugueses*, vol. I, Lisboa, I.A.C., 1944, p.486.

A PÓVOA DE PAREDES FUNDADA PELO REI D. DINIS

Fernando Gomes Pedrosa

SUMÁRIO. 1. Os forais de Leiria do séc. XII. 2. Os forais da Póvoa de Paredes (1282 e 1286). 3. A doação ao mosteiro de Alcobaça. 4. O foral manuelino de Leiria (1510). 5. Paredes da Vitória. 6. A povoação de Outavim. 7. As representações do litoral nos mapas ou cartas marítimas. 8. A localização da Póvoa de Paredes.

O rei D. Dinis fundou a Póvoa de Paredes em 1282 e concedeu-lhe grandes incentivos para dar origem a uma importante povoação portuária na orla costeira de Leiria. Havia instalações portuárias a norte (Buarcos e foz do Mondego) e a sul (Pederneira), mas entre elas tudo era ermo. Quanto à sua localização, alguns autores consideravam que era na foz do Lis, mas agora quase todos a situam em Paredes da Vitória, um pouco a norte de Pederneira e Nazaré. Vamos tentar demonstrar que era mesmo na foz do Lis.

1. Os Forais de Leiria do Séc. XII

D. Afonso Henriques deu foral a Leiria em 1142, com um termo, para ocidente, até ao mar,¹ isto é, abrangendo a foz do Lis e a costa marítima. Vários forais da segunda metade do séc. XII, como os de Lisboa e Santarém de 1179, tributam a pesca feita por pescadores com a dízima. O mesmo faz o foral de Leiria, de 1195: «Piscatores dent deciman».² Segundo Saul António Gomes,³ um texto do processo judicial que opôs o mosteiro de Alcobaça ao mosteiro de Santa Cruz de Coimbra, sobre os direitos eclesiásticos em Alcobaça, Serra da Pescaria e na Concha de São Martinho, e que pode ser datado como próximo de 1193 ou à volta de 1209, mostra que frades e homens de Leiria pescavam na orla marítima de Alcobaça, e lá construíram casas e pousadas: «in Alcobatia frates et homines de Leirena piscabantur in predicta piscaria. et tenebant casas. vel pousadas propre illam»; «primi piscatores de Leirena fecerunt pousadas in predicto logo». Estes frades de Leiria são os do mosteiro de Santa Cruz de Coimbra. Se alguns homens de Leiria iam pescar na orla marítima de Alcobaça, e lá construíam casas e pousadas, por maioria de razão iam fazer o mesmo nos areais da foz do Lis, que estão muito mais perto de Leiria. Estas casas e pousadas são certamente os designados palheiros, choças ou barracas que caracterizavam as habitações de pescadores na faixa costeira.

¹ *Portugaliae Monumenta Historica, Leges et consuetudines*, vol. I, fasc. III, 1863, p. 376.

² João Martins da Silva Marques, *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua história*, Suplemento ao vol. I, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1944, p. 368. Doravante, DP.

³ «Revisitação a um velho tema: a fundação do Mosteiro de Alcobaça», in *Cister. Espaços, Território, Paisagens (...)*, Colóquio Internacional, vol. I, Lisboa, IPPA, 2000, pp. 41, 54 e ss.

2. Os Forais da Póvoa de Paredes (1282 e 1286)

O rei D. Dinis, em 17.12.1282, concedeu carta de foro aos povoadores da «minha» Póvoa de Paredes, no termo de Leiria. Paguem a mim a dízima do pescado e do que vier por mar, e também voz, calúnia e portagem pelo foro de Leiria: os «populatoribus de popula mea que uocatur paredes (...) dent mihi de piscato et de illis rebus quod per mare uenerint meam decimam et pectent uoces et calumpnias et pagent portaginem per forum Leyrene». ⁴ A carta de foro prevê, portanto, a faina piscatória e o comércio marítimo, porque manda pagar ao rei a dízima do pescado e a dízima do que vier por mar. Logo nesse ano de 1282, o mosteiro de Santa Cruz de Coimbra levantou igreja sujeita a Santa Maria de Leiria e pôs «hj huu Capellam que da os sacramentos». ⁵

Em 29.9.1286, o rei D. Dinis deu foral aos povoadores presentes e futuros da Póvoa de Paredes, que serão pelo menos 30, com 6 caravelas ou mais, pagando ao rei a dízima do pescado que apanharem no mar, com redes, linhas e «em outra guysa qualquer». «E por esta dízima que a mjm deuem a dar nõ se entenda a tolher o dizimo da Eygreia que deuem á áuer de directo», isto é, a dízima ao rei e o dízimo eclesiástico à Igreja (ao mosteiro de Santa Cruz). Os que descarregarem pescado noutros portos paguem lá a dízima ao rei. Os filhos, mancebos ou mouros que «mostrarem» (ensinarem) a pescar, nada paguem nos primeiros 5 anos do que apanharem com linhas. Cada um dos 30 povoadores ficará com terra no reguengo de Ulmar, a título perpétuo e hereditário, cuja extensão é determinada pela capacidade de sementeira: 6 quarteiros de pão («tanta herdade que leue sex quarteiros em sementeira»), de que pagarão o quarto, e 3 alqueires de linhaça para suas redes e linhas, que ficará isenta. Isentas também as vinhas e «almuynhas» (hortas) que fizerem. Das outras coisas paguem segundo o foro de Leiria, exceto de jugada, hoste e anúduva por mar e por terra («salvo jugada e oste e nudeva per mar e per terra que my nõ devem dar nem fazer»). Aos que vierem povoar o dito local, o rei manda dar a cada um deles alguns moios de pão. Diz a carta que a Póvoa de Paredes, «é em termho de Leyrea com seus termhos, assy como parte pelo Couto de Alcobaça e desy como uam per u naçe a ffonte da quebrada e ende como uam áá foz do val do Madeyro (...)». ⁶ Os termos de Leiria é que partem pelo Couto de Alcobaça e vão à fonte da quebrada e à foz do «val do Madeyro». Este «val do Madeyro» será «o sítio da Agoa do Madeiro», atual Água de Madeiros, que na Memória Paroquial da Marinha Grande (1758) fica para a parte do sul e pertence ao termo de Alcobaça.

Importa sublinhar algumas prescrições deste foral. O rei pretende desenvolver uma povoação através de importantes incentivos, o maior dos quais é a isenção de hoste e anúduva por mar e por terra, ou seja, de recrutamento para operações militares. Concede aos 30 povoadores uma vasta área para semearem pão, linhaça, vinhas e outros produtos,

⁴ DP, supl. I, pp. 13-14.

⁵ Saul António Gomes, «Organização paroquial e jurisdição eclesiástica no Priorado de Leiria nos séculos XII a XV», *Lusitânia Sacra*, 2ª série, tomo IV, 1992, p. 201.

⁶ DP, supl. I, p. 16; Maria Rosa Ferreira Marreiros, «A propriedade da Coroa na região de Leiria ao tempo de D. Dinis», in II Colóquio sobre a história de Leiria e da sua região, *Atas*, vol. I, Câmara Municipal de Leiria, 1995, p. 288.

no reguengo de Ulmar, que abrangia Monte Real, a c. 10 km do mar, e outras terras ainda mais afastadas. Campo de Ulmar ou reguengo de Ulmar é a região que se estendia desde a foz do rio Lis, numa e noutra margem, até ao que ainda hoje se designa por caminho de Monte da Bóca, que fica aproximadamente um km a montante dos Paços de Monte Real.⁷ Esta povoação não pode deixar de ser a situada na foz do Lis.⁸ Os povoadores, para irem trabalhar no reguengo de Ulmar, e recolher os produtos agrícolas, poderiam deslocar-se facilmente ao longo do rio Lis. Para lá, bastaria carregar uma ou mais embarcações com as alfaías agrícolas, incluindo animais (vacas ou mulas), e esperar que a maré começasse a encher. A viagem de regresso seria ainda mais simples, com a maré a vaziar. É impensável admitir que fosse Paredes da Vitória, pois os povoadores teriam de percorrer a pé grandes distâncias, no meio dos pinhais, até Monte Real que fica a c. 30 km. Adolfo Loureiro,⁹ para sustentar que era Paredes da Vitória, sentiu necessidade de se «enganar» nas distâncias: diz que Paredes da Vitória fica a 3 km da foz do Lis, quando na realidade são c. 24 km, e mais ainda de Monte Real.

Em 17.7.1329, o rei confirmou ao concelho de Paredes o «seu foro que ham scrito e seus bons usos e costumes», assim como os houveram em tempo dos reis passados.¹⁰ O almirante Manuel Pessanha, quando organizou uma expedição em 1337, não queria cumprir o privilégio de não irem em frota por mar nem por terra, mas o concelho de Paredes apelou para o rei D. Afonso IV, e este enviou-lhe uma carta em 5 de maio desse ano mandando cumprir.¹¹ O mesmo sucedeu em 1340. O rei, numa carta ao almirante Manuel Pessanha, em 14 de julho desse ano, informa que isenta de servir na frota os vizinhos e moradores de Paredes, cujos nomes lhe foram remetidos pelo almoxarife e escrivão de Leiria. A carta indica os nomes de 79.¹² Eram 30 em 1286, e a povoação crescera tanto que passaram a ser 79. A dispensa de servirem em frota foi depois confirmada em 10.3.1364,¹³ 29.5.1365 e 6.11.1382.¹⁴

Este privilégio terminou em 1420, quando o rei alterou o sistema de recrutamento, exigindo aos pescadores, aos barqueiros e a «todos os que viviam do mar» mais uma dízima do pescado, chamada dízima nova, e com o dinheiro assim obtido passaria a contratar remadores para as galés.¹⁵ Isto suscitou uma questão. Antes, avaliavam-se os bens de cada um, e só os que ultrapassavam determinada quantia eram obrigados a ter cavalo, passando a prestar serviço militar em terra; os que não chegavam a essa quan-

⁷ Jorge Carvalho Arroiteia, *Território, povoamento e sociedade: estudo monográfico de Monte Redondo*, Aveiro, Universidade, 2000, p. 55.

⁸ Um dos autores que melhor fundamentaram a localização da Póvoa de Paredes na foz do Lis foi A. Arala Pinto, *O Pinhal do Rei. Subsídios*, 2 volumes, Marinha Grande, edição do autor, 1938, 1939.

⁹ *Os portos marítimos de Portugal (...)*, vol. 2º, Lisboa, Imprensa Nacional, 1904, p. 244.

¹⁰ DP, supl. I, p. 390.

¹¹ *Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV*, vol. II, org. A. H. Oliveira Marques, INIC, Universidade Nova, Lisboa, 1992, p. 151; DP, supl. I, p. 391.

¹² DP, supl. I, p. 277. Iria Gonçalves, *O património do mosteiro de Alcobaça nos séculos XIV e XV*, Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1989, p. 359, contou 87.

¹³ DP, I, p. 117.

¹⁴ DP, supl. I, pp. 44, 418.

¹⁵ DP, supl. I, p. 96.

tia não eram obrigados a ter armas, porque pesava sobre eles o encargo de servirem como galeotes. Agora, com a dízima nova, ficaram isentos do encargo de serem galeotes e queriam obrigá-los a ter armas. Os pescadores de Cascais expuseram esta situação e o rei respondeu, em carta de 4.1.1422: de acordo com as ordenações antigas, se a alguns homens do mar fossem achados tantos bens porque houvessem de ter cavalos, logo os tirassem de galeotes; e como agora, de qualquer maneira nos haviam de pagar a dízima nova, não é justo que sejam obrigados a ter cavalos e armas e comparecerem em alardos; todos os pescadores que morem no dito lugar e termo de Cascais, que continuamente pesquem todo o ano, ou pelo menos oito meses por ano, não sejam constrangidos a ter cavalo ou armas e comparecerem em alardos.¹⁶ Conhecem-se cartas semelhantes para outras povoações do país. Alguns anos depois passaram a estar aquantiados em lança e escudo, com um coudel por eles eleito de 3 em 3 anos, e confirmado pelo rei. Segundo José António de Jesus Martins,¹⁷ no Arquivo Distrital de Faro está uma carta de privilégio, de 5.8.1451, «para que os pescadores que pescarem todo o anno ou ao menos oito mezes no anno não sejam constrangidos a ter cavalo nem armas (...) e somente terão Lansa e escudo as quais armas serem Lansadas por seu Coudel que os mariantes entre sy escolheram (...)». Em 14.6.1427 foi confirmado aos moradores da Póvoa de Paredes o privilégio de, sendo galeotes, não lhes serem «lançadas» pelos coudéis armas, lanças, bestas, dardos, cavalos, etc.; e extensão do mesmo privilégio a todos os que forem pescadores de ofício e pescarem ao menos 8 meses por ano. Esta carta está inserta na carta de confirmação de 1.8.1497, com a declaração de que serão aquantiados em lanças e escudos por um coudel que entre si elegerem.¹⁸

3. A doação ao Mosteiro de Alcobaça

Entretanto, em 1367 o rei D. Fernando doou Paredes ao mosteiro de Alcobaça. Fernão Lopes¹⁹ relata deste modo a doação. O rei D. Pedro I, no seu testamento, mandou que estivessem sempre no mosteiro de Alcobaça 6 capelães que rezassem diariamente uma missa por sua alma e pela de Inês de Castro. E o rei D. Fernando, seu filho, para isto se melhor cumprir e se cantarem as ditas missas, «deu depois ao dito mosteiro em doação para sempre o Lugar, que chamam Paredes, em termo de Leiria, com todas as rendas e senhorios que em ele havia». Segundo o *Couseiro ou Memórias do Bispado de Leiria*, escrito cerca de 1657, a doação «foi desta vila com todas as suas rendas e senhorio, no secular somente, para seis capelães, que deixou El-Rei D. Pedro, seu pai, para sempre no dito convento, aonde está sepultado». No eclesiástico, a vila continuou a pertencer à jurisdição de Leiria. «Os dízimos dela e seu distrito eram do prior-mor de Santa Cruz e dos beneficiados de Leiria, ainda do peixe que aí se pescasse ou mandasse pescar. Teve

¹⁶ *Chancelarias Portuguesas. D. Duarte*, vol. I, tomo 2, org. João José Alves Dias, Centro de Estudos Históricos, Universidade Nova de Lisboa, 1998, p. 167.

¹⁷ *A feira franca de Lagos (Subsídios para a sua história)*, edição do autor, Faro, 1987, p. 19.

¹⁸ DP, supl. I, p. 479.

¹⁹ *Crónica del Rey D. Pedro*, cap. 46.

sentença contra o Convento de Alcobaça para lhe haverem de pagar dízimo, e o dízimo do pescado».²⁰ Um manuscrito da primeira metade do séc. XVIII²¹ esclarece melhor a cobrança dos dízimos: antes da criação do bispado de Leiria, em 1545, «o prior-mor de Santa Cruz de Coimbra no distrito da jurisdição que tinha nesta cidade [Leiria] sendo vila, levava duas terças dos dízimos, e os beneficiados de N.^a S.^a da Pena uma terça»; após a criação do bispado, passou o bispo a ficar com duas terças e o cabido com uma. Portanto, a doação do rei D. Fernando ao mosteiro de Alcobaça incluía as dízimas (seculares); quanto aos dízimos (eclesiásticos), o mosteiro de Santa Cruz recebia duas terças e os beneficiados de N.^a S.^a da Pena uma. A partir de 1545, as duas terças dos crúzios passaram para o bispo e a terça dos beneficiados para o cabido.

Logo após a doação surgiu um litígio em torno dos direitos dizimistas. Em 1369, um documento do mosteiro de Santa Cruz de Coimbra refere a «aldea das Paredes que he termo e freguesia da igreja de Santa Maria de Leirea». Antes da criação do bispado de Leiria, em 1545, o respetivo território estava sujeito no temporal e espiritual ao chamado priorado-mor de Santa Cruz de Coimbra, que tinha a sua sede em Leiria. A mais antiga paróquia era a da igreja de Santa Maria da Pena, em Leiria, da qual se foram separando várias paróquias. Uma das que se separou foi a paróquia de Paredes, na Póvoa do mesmo nome, em data que se ignora, mas posterior a 1369, quando Paredes ainda pertencia à freguesia de Santa Maria.²²

Outro documento de 12.12.1369 informa que o vigário do mosteiro de Santa Cruz no priorado de Leiria havia excomungado um monge de Alcobaça que recebia em Paredes os direitos do seu mosteiro. No entanto, em 16.2.1370 os do mosteiro de Santa Cruz terão pago uma quantia a título de ressarcimento pelos prejuízos causados aos cistercienses de Alcobaça, entre os quais o embargo que fizeram «da dicta redizima».²³ Esta dita redizima só pode ser a dízima do pescado ou das mercadorias que vierem por mar, porque o dízimo eclesiástico cabia ao mosteiro de Santa Cruz. Em 9.6.1370 D. João Eanes de Ornelas, futuro abade de Alcobaça, e então recebedor dos direitos do mosteiro na povoação de Paredes, escambou, em nome do mosteiro, com Domingos de Maire e sua mulher, um paço que os cistercienses ali possuíam, em troca de umas casas e de 105 libras. Este escambo foi lavrado «em a poboia das Paredes, Couto e j[u]ridiçam do Mosteiro d'Alcobaça (...)».²⁴ Contrariamente ao que vários autores supõem este dito “couto” nunca esteve integrado nos Coutos de Alcobaça. A Póvoa de Paredes foi doada pelo rei D. Fernando, em 1367, com o domínio temporal e a jurisdição civil. A outra povoação de Paredes, a da Vitória, mais a sul, é que fez parte dos Coutos de Alcobaça.

²⁰ *Couseiro ou Memórias do Bispado de Leiria*, transcrição 2ª edição, de 1898, Leiria, Textiverso, 2011, p. 101.

²¹ *Notícias várias para a História Eclesiástica do Bispado de Leiria* (<http://purl.pt/16446>), fls. 9 v- 10 v.

²² Luciano Coelho Cristino, «Da vigararia crúzia à diocese de Leiria-Fátima», *Leiria – Fátima, órgão oficial da diocese*, Ano III, nº 8, maio-agosto 1995, pp. 153, 162.

²³ Saul António Gomes, «D. João Eanes de Dornelas, abade de Alcobaça (1381-1414)», in *Olhares sobre a História. Estudos oferecidos a Iria Gonçalves*, Casal de Cambra, Caleidoscópico, 2009, pp. 254, 255.

²⁴ Saul António Gomes, «D. João Eanes de Dornelas, abade de Alcobaça (1381-1414)», p. 274.

D. João Eanes de Ornelas, abade de Alcobaça, no seu testamento de 1413 menciona: «Domingos de Deus, das Paredes, houve de veer a pescaria do dito logo por tempos e annos e pagado seu trabalho deve ao dito Mosteiro 110\$ libras [110 mil libras]. Houve mais certas dusias de pescadas das avenças dos pescadores do dito logo e nom somos certos se deu dellas conto». O testamento menciona também: «O dito João de Leiria nos he obrigado em 7\$ libras que por el pagamos ao Mosteiro da Batalha da sisa das Paredes».²⁵ As avenças consistiam num valor fixo a pagar pelos tributos do pescado (dízimas e sisa), acordado entre os pescadores e os senhorios laicos ou eclesiásticos, em benefício de ambas as partes: os pescadores podiam livremente pescar, sem que os senhorios tivessem necessidade de os fiscalizar. O valor fixado podia ser em dinheiro ou em géneros. O pagamento de algumas dúzias de pescadas era também adotado em Buarcos, nos finais do séc. XIV, em contratos de aluguer de propriedades rurais.²⁶

Em 10.6.1368, o rei D. Fernando passou uma carta de perdão a João Afonso, «natural das Paredes», que o rei meu pai mandou degradar «do dicto logo das Paredes e de Leiria e de seus termhos», porque o culpavam da morte de «Pero Pelaz que foy morto no dicto logo».²⁷ À volta de 1437/1438, os grandes mercadores da comuna de judeus de Leiria tinham as suas casas-armazéns nos portos marítimos próximos de Leiria; é o caso de Bento Saçom, com pousada em Paredes.²⁸

Um documento de 1421 menciona a pesca feita pelos de Buarcos numas povoações mais a norte (Quiaios, Mira e Vagos) e noutras mais a sul (Lavos, Souto e Paredes), sobre a qual havia litígio entre o cabido da Sé de Coimbra e o mosteiro de Santa Cruz de Coimbra: «Item todolos moradores de Buarcos frigeses de Sam Giáao [São Julião] do mar per que forem pescar a pee ora seja na frigesia de Quiaios ora na de Mira ou na de Vaagos ou na de Lavos quer na do Souto quer na das Paredes toda a dízima senpre dam ao cabidoo e aa dita igreja de Sam Giáao (...) Item todolos moradores de Buarcos e quaesquer outros que sejam de todas partes asi de Purtugal como doutros regnos que venham pescar em barcas ou batees ao porto de Buarcos per mar todos dam as dízimas ao cabidoo e aa igreja de Sam Giáao, salvo os moradores dos Redondos terra de Santa Cruz frigesia de Quiaios de que o prior de Santa Cruz leva a metade da dízima».²⁹ As freguesias a norte são indicadas por ordem, primeiro a que está mais perto (Quiaios) e no fim a que está mais longe (Vagos). As do sul seguem a mesma ordem, primeiro Lavos e no fim Paredes, na foz do Lis. A do Souto, que é Souto da Carpalhosa, está no meio. Segundo o *Couseiro ou Memórias do Bispado de Leiria*,³⁰ em 1589 o bispo de Leiria desmembrou da freguesia do Souto os lugares de Monte Redondo, Coimbra, Ervedeira e uns casais e moinhos do

²⁵ Saul António Gomes, «D. João Eanes de Dornelas, abade de Alcobaça (1381-1414)», p. 276.

²⁶ Maria Helena da Cruz Coelho, *O Baixo Mondego nos finais da Idade Média*, Dissertação de doutoramento, vol. I, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1983, p. 309.

²⁷ Luís Miguel Duarte, *Justiça e criminalidade no Portugal Medieval (1459-1481)*, Dissertação de doutoramento, vol. I, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1993, p. 557.

²⁸ Saul António Gomes, «Os judeus de Leiria medieval como agentes dinamizadores da economia urbana», *Revista Portuguesa de História*, 28 (1993), p. 17.

²⁹ Maria Helena da Cruz Coelho, *op. cit.*, p. 382.

³⁰ p. 141

mesmo distrito. Em 1721, escreve o pároco do Coimbrão: «No lugar da Ervedeira desta freguesia está uma ermida da invocação de S. Tiago e no portal da porta está o ano 1672, no qual ano, dizem, os moradores mudaram a dita ermida lá de perto do mar, aonde esteve a antiga Ervedeira e hoje são vastíssimos areais (...) Também na praia do mar, que fica defronte deste lugar do Coimbrão e dista daqui légua e meia, estão as ruínas de uma vila que chamavam Pedrógão (...).»³¹ Portanto, a freguesia do Souto englobava a praia de Pedrógão e o areal mais a norte, a caminho de Lavos.



«Le royaume de Portugal», c. 1720 (<http://purl.pt/3406>). Vê-se a foz do Mondego, com Buarcos a norte e Lavos (Lavons) a sul, e mais a sul Lourical, Ervedeira, Leiria e a foz do rio Lis onde está Paredes.



Sidney Hall, 1829 (<http://purl.pt/3913>).

³¹ *Notícias várias para a História Eclesiástica do Bispado de Leiria* (<http://purl.pt/16446>), fl. 117.

“Lier R.” é o rio Lis, na foz do qual estava a Póvoa de Paredes. Veem-se a norte da foz do Lis e de Monte Real, Ervedeira e Monte Redondo (M. Redondo). A poente de Monte Redondo, em direção ao mar, estavam Coimbrão e Pedrógão. Mais a sul, veem-se também “Victoria”, que é Paredes de Vitória, e depois Pataias e Pederneira.

Em 1435, os «marinheiros de Paredes» tinham um «campo» à Cabeça de João Neto, nos arredores de Brancas. Supõe Saul António Gomes³² que a expressão «marinheiros de Paredes» corresponderá a uma confraria. Junto ao lugar de Brancas, perto da vila da Batalha, que dista 3 léguas ou quase do mar, «estão as salinas em que se faz o sal melhor deste reino».³³

Os privilégios aos moradores da vila de Paredes foram confirmados em 6.7.1449.³⁴ Várias outras povoações se livraram do serviço militar, entre as quais Pederneira: em carta de 18.9.1359 o rei D. Pedro escusou os seus moradores de irem «nas ditas mjnhas gales em oste nem em fosado por maar nem por terra».³⁵ As Ordenações Afonsinas estabelecem: ao ofício de almirante «pertence ter cadeia e ouvidores e alcaides e meirinhos, porteiros e escrivães e seus oficiais em todos os lugares dos nossos reinos onde houver homens de vintenas do mar».³⁶ Estes homens das vintenas do mar são os que podem ser recrutados para as frotas e armadas. O rei D. Duarte decidiu que nos portos do mosteiro de Alcobaça (Salir, Alfeizerão, Pederneira e Paredes) não houvesse alcaide do mar, mas o almirante, argumentando com a necessidade de navios de vela para as armadas, em 1454 colocou lá um meirinho dos homens do mar, com a missão de constranger os «naujos barcas e carauellas batees» necessários para o serviço do rei, e um juiz dos «arraizes E alcaides E petintaes». Agravou-se o mosteiro, alegando que lhe pertencia toda a jurisdição sobre os homens do mar, e obteve sentença favorável em 1460: diz o rei que o almirante tem poder para nos portos de mar pôr alcaide e juiz que conheçam os feitos dos alcaides, arrais e petintais, mas não é aplicável às terras do mosteiro.³⁷

O mosteiro de Alcobaça tinha no séc. XV em Paredes pelo menos uma casa dedicada à preparação e salga do peixe que recebia de tributo: «em que sse soya curar o pescado (...) com seus salgadoiros e tauoleiro onde ha de estar o pescado seco».³⁸ Também no séc. XV, o pescado fresco trazido a Santarém por não vizinhos, de Pederneira, Paredes, Atouguia, Setúbal ou outros lugares pagava 7 soldos e meio por carga cavalari; das lagostas e santolas, 7 soldos e meio pela carga cavalari e 3 soldos e 9 dinheiros pela asnal.³⁹ A pesca

³² «A propriedade do hospital de Sta Maria da Vitória (Batalha) no séc. XV», *Revista Portuguesa de História*, Coimbra, nº 27, 1993, p. 58.

³³ *Couseiro*, p. 82.

³⁴ DP, supl. I, p. 535.

³⁵ *História Florestal, Aquícola e Cinagética, Coletânea de documentos existentes no Arquivo Nacional da Torre do Tombo – Chancelarias Reais*, dir. C. M. L. Baeta Neves, vol. V, fasc. I, Lisboa, Direção Geral do Ordenamento e Gestão Florestal, 1988, p. 9.

³⁶ DP, vol. I, p. 184.

³⁷ DP, vol. I, pp. 572-574; Frei Fortunato de S. Boaventura, *Historia Chronologica e Crítica da Real Abadia de Alcobaça* (...), Lisboa, na Imprensa Régia, 1827, p. 65.

³⁸ Iria Gonçalves, *O património do mosteiro de Alcobaça nos séculos XIV e XV*, Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1989, p. 272.

³⁹ M.A. Rocha Beirante, *Santarém Medieval*, Universidade Nova de Lisboa, 1980, p. 242.

no Lis permitia capturar não só as espécies fluviais, mas também as marítimas, como a lampreia e em especial o sável, que nesta época subia os rios em cardumes enormes até grandes distâncias da foz para desovar. Nas Cortes de Lisboa, de 1456, a vila de Leiria apresentou o seguinte capítulo: no termo desta vila moram lavradores que vão ao rio matar algum pescado que se mete em ele do mar, e lhes fazem pagar dízima e outras «subieçoões em tal gujsa que amtes ho leixam de matar (...) e nom tem que comer». Responde o rei: do pescado que matarem para comer não paguem dízima, mas paguem do que venderem.⁴⁰

Contrariamente ao que já foi dito, estes lavradores não são só da Vieira, são de ambas as margens do rio até Leiria.

4. O Foral Manuelino de Leiria (1510)

Os moradores de Paredes estão mencionados no foral manuelino de Leiria, de 1510. Continuam a lavar no Campo de Ulmar os 30 terrenos («herdades») indicados no foral de 1286, mas agora chamados «sesmos»: «Há hi outro Reguengo que chamam ho campo dulmar (...) de que pagam os moradores de paredes de trinta sesmos que no dito campo lavram (...) o quarto do que lhe Deus dá, e dy pera baixo atee os paços d ulmar, e dos dictos paços atee os outros paços de mom Reall pagam ho terço. E do porto do Ryo vaqueira pera baixo atte ho mar, pagam ho dito terço. e mais dam ao senhorio ho terço do dizimo que ham de dar a Deus, porque se diz e crê por verdade que foi contrato antigo que fizeram os priores de Santa Cruz com os reis nossos antepassados por abrirem primeiramente o dito paul (...) Do pescado que vier por água pagarão os pescadores ou as pessoas que o matarem com quaisquer redes, posto que não venha em barca, duas dízimas, a dita dízima que se chama dízima velha e a outra dízima dos pescadores. A qual dízima nova, se já em algum lugar se pagou, não se pagará mais em nenhum outro, posto que aí seja trazido. E pagam mais à igreja de doze, um. Aos quais pescadores darão conduto do dito pescado, antes de ser dizimado, para cada dia, o que razoadamente lhe possa abastar, do qual não pagarão dízima posto que o vendam».⁴¹ Os paços de Ulmar ficavam em Regueira de Pontes, que está perto de Amor e Ortigosa, no caminho que vai de Monte Real para Leiria. «Mom Reall» é Monte Real e «Ryo vaqueira» a povoação de Ruivaqueira, junto ao rio Lis. A dita dízima dos pescadores é a dízima nova, instituída em 1420. Conduto era o peixe que os pescadores podiam retirar para a alimentação do seu agregado familiar. Se esta povoação de Paredes fosse a da Vitória, que não pertencia ao termo de Leiria, não estaria incluída no foral manuelino de Leiria, mas sim no «do mosteiro de Alcobaça, dos lugares do couto», ou no de Pederneira.⁴² Sobre as herdades onde os moradores poderiam lavar, este foral segue o concedido por D. Dinis em

⁴⁰ Livro 4 da Estremadura, fl. 292 v.

⁴¹ Manuel Heleno, «Antiguidades de Monte Real», *O arqueólogo Português*, vol. XXV, 1921, pp. 57, 59.

⁴² Luís Fernando de Carvalho Dias, *Forais manuelinos do reino de Portugal e do Algarve conforme o exemplar do Arquivo Nacional da Torre do Tombo de Lisboa*, vol. V, Lisboa, edição do autor, 1965, pp. 154, 163, 317.

29.9.1286, e descreve melhor os seus limites: todo o Campo de Ulmar, incluindo Monte Real e Ruivaqueira, ao longo do rio Lis, até ao mar, isto é, até à foz. E mais tarde, em 1646, quando a Casa do Infantado já era proprietária do Campo de Ulmar e litigou com a câmara de Monte Real, o juiz do tombo da Casa do Infantado proferiu uma sentença discriminando o que pagam os moradores, incluindo os de Paredes.⁴³

O foral manuelino de Leiria é confuso na parte relativa ao dízimo eclesiástico no Campo de Ulmar: «dam ao senhorio ho terço do dízimo que ham de dar a Deus, porque se diz e crê por verdade que foi contrato antigo que fizeram os priores de Santa Cruz com os reis nossos antepassados por abrirem primeiramente o dito paul (...). E pagam mais à igreja de doze, um (...). O dízimo é de doze, um (1/12). Nesta época, segundo as *Notícias várias para a História Eclesiástica do Bispado de Leiria*, manuscrito do séc. XVIII,⁴⁴ os crúzios recebiam no futuro bispado duas terças e os beneficiados de N.^a S.^a da Pena, em Leiria, uma terça. A referência ao contrato que os priores de Santa Cruz fizeram com os reis parece indicar que os crúzios recebiam também a outra terça, ou seja, todo o dízimo.

Em 1544, das rendas da Mesa Prioral de Santa Cruz em Leiria faziam parte as «Meijoeiras de Paredes (2/3)», 566 reais e 4 ceitis.⁴⁵ Meijoeiras ou majoeiras são redes de emalhar, de três panos (tresmalhos), que se colocam na baixa-mar, a pouca distância da praia, e se recolhem na baixa-mar seguinte. Serão originárias da foz do Mondego. Em 1891, A. A. Baldaque da Silva⁴⁶ diz que não as encontrou em qualquer outro local do país, exceto na vizinha praia de Vieira de Leiria, mas já então se haviam difundido pelo menos até Pederneira ao sul e à foz do Douro ao norte: «instalada perpendicularmente à vaga, tem a folga [suficiente] para andar oscilando com o curso do mar (...) é destinada esta rede tão engenhosa à pesca do robalo e outros peixes que têm por hábito correrem na crista da vaga, porque estando a majoeira com movimento de vaivém à mercê da onda, estes peixes encontram-lhe as suas malhas no trajeto. Nos primeiros anos do séc. XVII Manuel de Brito Alão⁴⁷ indica-as em Pederneira. O documento mais antigo que conhecemos sobre o seu emprego é de 1428: uma sentença régia desse ano diz que «há mais de cem anos se pescava com meijoeiras (...) na malhada e praia do mar de Quiaios».⁴⁸

Um Memorial da Sé catedral e da cidade de Leiria, de 1721, indica que «D. Braz de Barros, primeiro Bispo que foy deste Bispado, no anno de 1548» aplicou várias rendas para dote da fábrica da Sé, incluindo «as duas terças que também tinha no dízimo do peixe do sítio de Paredes, que antigamente foy villa». E o mesmo Memorial de 1721 indica também que o cabido tem a terça dos dízimos de todo o peixe que se tira na costa

⁴³ Manuel Heleno, *op. cit.*, p. 82.

⁴⁴ fl. 9 v.

⁴⁵ Saul António Gomes, «O priorado crúzio de Santa Maria de Leiria do século XII à criação da diocese», in *Catedral de Leiria, Comissão de Arte e Património da Diocese de Leiria*, 2005, pp. 26, 29.

⁴⁶ *Estado atual das pescas em Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891, p.211.

⁴⁷ *Antiguidade da Sagrada Imagem de Nossa Senhora de Nazaré*, ed. Pedro Penteadó, Lisboa, Colibri, 2001, p. 144.

⁴⁸ António Mesquita de Figueiredo, livros e cadernos manuscritos na Biblioteca Municipal da Figueira da Foz, Liv. 9, fl. 57.

do bispado, e as suas terças são da fábrica da Sé.⁴⁹ A partir de 1545 o bispo recebia duas terças dos dízimos e o cabido uma.

Até aqui quase todas as informações situam a povoação de Paredes na foz do rio Lis. O foral de 1282 concede-lhe o foro de Leiria. O foral de 1286 concede aos 30 povoadores terras no reguengo de Ulmar. Em 1340, o almoxarife e escrivão de Leiria enviou ao rei uma relação dos 79 vizinhos e moradores. Os moradores estão mencionados no foral manuelino de Leiria, de 1510, continuando a lavrar no Campo de Ulmar uma vasta área que incluía Monte Real e Ruivaqueira e se estendia até à foz do Lis. Mas na primeira metade do séc. XVI a povoação deixa de ser mencionada na documentação escrita, continuando nos mapas ou cartas marítimas, como se verá adiante.

5. Paredes da Vitória

A outra Paredes, da Vitória, mais a sul, perto de Pederneira, é a mencionada no censo populacional de 1527: o termo de Leiria parte «com Pataias, que foi seu termo e agora é de Alcobaça, por lho dar a Rainha, e com a vila das Paredes, que também foi seu termo e agora é de Alcobaça, porque lho deu el Rei dom Sancho ou el Rei dom Pedro»; a vila de Pederneira parte com as vilas de Alfeizerão, Alcobaça e Paredes.⁵⁰ Em 1537 tinha 14 moradores, 10 homens e 4 mulheres.⁵¹

Uma ermida em Paredes da Vitória está documentada desde o séc. XIII. A confusão entre a Póvoa de Paredes e Paredes da Vitória começa com Frei Francisco Brandão, em 1650, na Quinta parte da Monarchia lusytana:⁵² «Esta vila chamada Paredes foi em grande crescimento até ao tempo do rei D. Manuel, em que os areais circunvizinhos, abalados dos ventos que naquele sítio cursam de todas as partes descobertos, cobriram as casas e arearam o porto em forma que se veio a despovoar totalmente, deixando por memória uma ermida da invocação de Nossa Senhora da Vitória (...); os moradores mudaram-se para Pederneira. No mesmo sentido se pronunciaram outros autores. António Carvalho da Costa,⁵³ em 1712, chega a afirmar que os moradores de Paredes fundaram e deram nome à vila de Pederneira: a vila de Pederneira «se fundou das ruínas da vila de Paredes», que mandou povoar o rei D. Dinis. «Foi esta vila de Paredes em grande crescimento até o tempo do rei D. Manuel, em que os areais combatidos dos ventos cobriram as casas, em forma que se veio a despovoar, deixando por memória uma ermida de Nossa Senhora da Victória, casa de um ermitão, e um moinho ao pé: era povoação de seiscentos vizinhos,

⁴⁹ Saul António Gomes, *Notícias e memórias paroquiais setecentistas – 8. Leiria*. Coimbra, Terra Ocre – unip. Lda e Centro de História da Sociedade e da Cultura, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, pp. 338, 341.

⁵⁰ Anselmo Braamcamp Freire, «Povoação da Estremadura no XVI século», in *Arquivo Histórico Português*, vol. VI, 1908, pp. 246-249.

⁵¹ Iria Gonçalves, «Notas de demografia regional: a comarca de Leiria em 1537», *Revista da Faculdade de Letras de Lisboa*, IV s, nº 1, 1977, p. 438.

⁵² Lisboa, Paulo Craesbeeck, 1650, fl. 120 v.

⁵³ *Corografia portuguesa (...)*, Lisboa, na off. de Valentim da Costa Deslandes, tomo III, 1712, pp. 134-135.

os quais se mudaram para esta vila de Pederneira, trazendo tudo quanto tinham, e seus forais, e privilégios, que hoje se conservam na câmara desta vila». Fizeram três igrejas e deram à povoação o nome de Pederneira «por acharem ali um marco grosso, como um pinheiro redondo, de altura de cinco palmos de pederneira (...)». Frei Manuel de Figueiredo, em 1787, fantasia ainda mais: a «Vila de Paredes, a que deu foral o rei D. Dinis e que as areias submergiram, existindo só no mais alto da mesma destruída terra, que já não existia em 1544, e bem superior, e vizinha do mar a capela de N.Sr.^a da Vitória (...)» A corrente das areias impelidas pelos ventos nortes que submergiram a vila de Paredes quase afogaram o Sítio da Nazaré (...).⁵⁴ Imagine-se o que seria o Sítio da Nazaré, que está muito acima da praia, «afogado» pelas areias impelidas pelo vento.

Estes autores não apresentam qualquer documento justificativo, além de afirmações não fundamentadas, e cometem erros grosseiros. Pederneira já existia em 1153, data da fundação do mosteiro de Alcobça, e já era nos primeiros séculos da Nacionalidade uma importante povoação marítima. Os seus pescadores iam a várias zonas da costa e ao Algarve. Uma carta régia de 22.9.1351 proíbe que as autoridades de Tavira e Faro lhes façam mal quando lá forem pescar e vender pescado.⁵⁵

Outra carta régia de 30.8.1373 isentou os moradores de Pederneira das obras na alcçova de Santarém, atendendo ao serviço no baleal de Atouguia, nas armadas reais e no transporte de madeira do pinhal de Leiria.⁵⁶ Em 1477, tomando o partido dos pescadores, o concelho de Pederneira insurgiu-se contra os rendeiros da sisa e dízima que, no período de maio a setembro, pretendiam obrigá-los a pescar continuamente nos mares da vila, sendo-lhes proibido demandar outros mares e fazer carretos de madeira ou outras mercadorias para a cidade de Lisboa.⁵⁷ Em 1576 estava autorizada em Pontevedra (Galiza) a exportação anual de 7.600 carros de madeira para Portugal; iam lá buscá-la 6 caravelas de Pederneira.⁵⁸

A confusão entre a Póvoa de Paredes e Paredes da Vitória implica a reinterpretação de alguns documentos, como a carta de foro de 29.9.1286, na qual o rei D. Dinis diz que a Póvoa de Paredes, «é em termho de Leyrea com seus termhos, assy como parte pelo Couto de Alcobça e desy como uam per u naçe a ffonte da quebrada e ende como uam áá foz do val do Madeyro (...)». A Póvoa de Paredes está no «termho de Leyrea com seus termos», e os termos de Leiria é que partem (fazem fronteira) com o Couto de Alcobça e vão até à foz do «val do Madeyro». O «val do Madeyro» (atual Água de Madeiros) está entre os termos de Leiria, a norte, e o Couto de Alcobça, a sul. Na Memória Paroquial

⁵⁴ António Varela Maduro, «O inquérito agrícola da Academia Real das Ciências de 1787. O caso da comarca de Alcobça», in José Albuquerque Carreiras (dir.), *Mosteiros cistercienses. História, arte, espiritualidade e património*, tomo III, Alcobça, Jorlis, edições e publicações, Lda, 2013, p. 353.

⁵⁵ DP, vol. I, pp. 90-92.

⁵⁶ DP, supl. vol. I, p. 50.

⁵⁷ Possidónio M. Laranjo Coelho, *A Pederneira. Apontamentos para a história dos seus mareantes, pescadores, calafates e das suas construções navais nos séculos XV a XVIII*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1924, p. 16.

⁵⁸ Juan Juega Puig, *El comercio marítimo de Galicia (1525-1640)*, Universidade de Santiago de Compostela, Tesis de doctorado, 2012, p. 407 (<http://hdl.handle.net/10347/4039>).

da Marinha Grande (1758), Água de Madeiros fica para a parte do sul e pertence ao termo de Alcobaça.

Ora, Paredes da Vitória está ainda mais para sul, claramente fora dos termos de Leiria, e perto da povoação de Pataias.

Sabe-se que a aldeia de Pataias foi doada ao mosteiro de Alcobaça em 1374. Segundo o *Couseiro*,⁵⁹ os moradores de Pataias, até ao ano de 1536 eram fregueses das Paredes e lá iam à missa, e deste ano até ao de 1542, o capelão das Paredes dizia missa um domingo aí e outro em Pataias, e neste ano, «porque a vila estava já despovoada, mandou o visitador que fosse a freguesia em Pataias, e porque este lugar era termo da vila de Paredes, e a vila se extinguiu, o deram por termo a Alcobaça, como ora é». Esta Paredes, que está perto de Pataias, é Paredes da Vitória. Luciano Coelho Cristino⁶⁰ interpreta assim: «a paróquia de Paredes, no termo de Leiria, foi transferida provisoriamente para o lugar de Pataias em 1536, e definitivamente, para o mesmo lugar, em 1542». Isto é, uma paróquia na foz do Lis, termo de Leiria, foi transferida cerca de 24 km para sul. Não foi assim. A paróquia da Póvoa de Paredes, instituída pelo mosteiro de Santa Cruz de Coimbra no ano de 1282, sujeita a Santa Maria de Leiria, extinguiu-se nos inícios do séc. XVI, quando a povoação se extinguiu também, deixando de ser mencionada na documentação escrita. A Póvoa de Paredes nunca esteve integrada nos Coutos de Alcobaça, pertenceu sempre à jurisdição de Leiria.

6. A Povoação de Outavim

Apareceu, entretanto, outra povoação na foz do Lis, que se grafa de diversas formas: Outavim, Oitavim, Oitovim, Oitavén, Entavim. A mais antiga referência está na carta régia de 31.10.1502 que doa o dízimo do pescado de Oitavi (oytavi), termo de Leiria, a D. Fernando de Meneses, marquês de Vila Real.⁶¹ D. Afonso V doara a D. Pedro de Meneses, conde de Vila Real, em 22.8.1463, muitos direitos e rendas no termo de Leiria, incluindo o Campo de Ulmar,⁶² e vendera-lhe em 1466 mais propriedades, rendas e direitos.⁶³

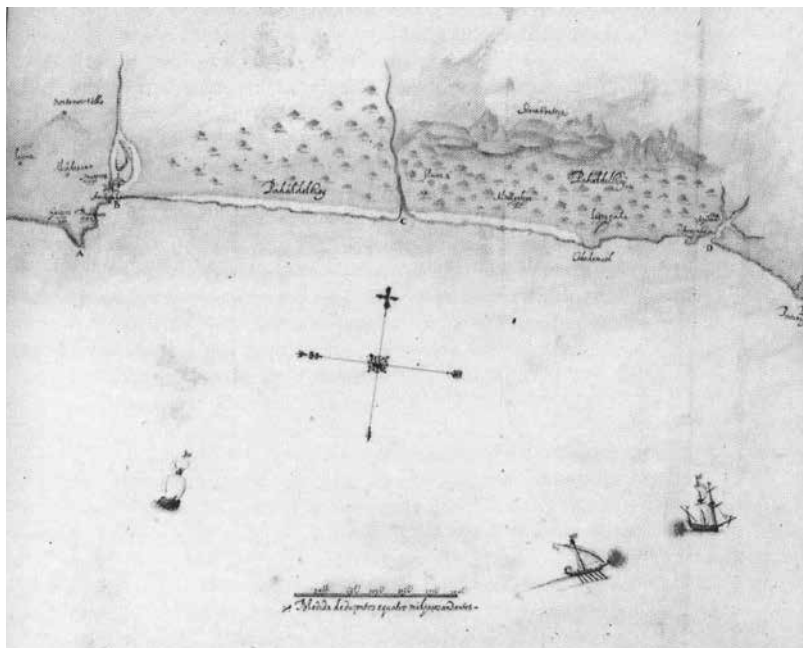
⁵⁹ 2ª ed., 1898, p. 102.

⁶⁰ «A Diocese de Leiria-Fátima», in *Catedral de Leiria*, Comissão de Arte e Património da Diocese de Leiria, 2005, p. 37.

⁶¹ *História Florestal, Aquícola e Cinegética*, vol. IV, 1983, p. 188.

⁶² Manuel Heleno, *op. cit.*, p. 44.

⁶³ Manuel Álvares Pegas, *Alegação de direito por parte de D. Pedro de Meneses sobre a sucessão do título e estado de Vila Real da dita Casa, e bens patrimoniais que a ela pertencem (...)*, sem data, posterior a 1668, Biblioteca Nacional, purl.pt/23095, artigo 21.



Alexandre Massaii, “Descrição da costa de Cascais até ao rio Mondego”, 1621.

O engenheiro italiano Alexandre Massaii apresentou em 1621 uma “Descrição da costa de Cascais até ao rio Mondego”, com um mapa. O mapa, na parte situada entre o rio Mondego e Pederneira tem, de norte para sul, “Rio de mondego”, “Rio de oitouin”, “boqua da lagoa da pederneira”. Entre a foz do Mondego e o “Rio de oitouin” só desenha árvores e a expressão “Pinhal del Rey”. Quanto ao «Rio de oitouin», esclarece: «no qual se pode fazer aguada, mas não se pode entrar nele com navios nem com batéis». Este rio, que é o Lis, tem um traçado semelhante ao atual. Junto a ele, do lado sul, só uma palavra, “Vieira”. Mais a sul, “Aldeia galega”. Mais a sul ainda, na costa, “Cabo de muel” (São Pedro de Muel). Junto a este cabo, um pouco para dentro, “Lagoazinha” e o desenho de uma lagoa. Mais para o interior, “Pinhal del Rey”, e mais para o interior ainda, “Serra Ventoza”. No texto relativo à “boqua da lagoa da pederneira”, acrescenta: nela «emirão alguns navios pequenos em préa mar, E em agoas vuias [vivas] E se fiquão em sequo, E neste sítio se fazem navios grandes e pequenos». Entre o Mondego e a lagoa de Pederneira não há mais nenhuma palavra, nem sequer Paredes.⁶⁴ Outavim ou Oitavim é, portanto, o rio Lis. Entre a Vieira e São Pedro de Muel está a “Aldeia galega”.

Segundo Christophe Picard,⁶⁵ Al Idrisi, geógrafo muçulmano do séc. XII, indica o itinerário de Coimbra até Santiago de Compostela: Coimbra, Montemor, rio Vouga,

⁶⁴ Lívio da Costa Guedes, *Aspetos do reino do Algarve nos séculos XVI e XVII. A «Descrição» de Alexandre Massaii (1621)*, II Tratado, Lisboa, Arquivo Histórico Militar, 1989, pp. 65-66.

⁶⁵ *L’Océan Atlantique musulman. De la conquête arabe à l’époque almohade (...)*, Paris, Maisonneuve & Larose, Unesco, 1997, p. 197.

rio Douro, rio Minho, rio Oitaven, rio Lerez, rio Ferreira, rio Ulla. Oitavén é o nome atual de um rio na Galiza que desagua na ria de Vigo, a uns 60 km da foz do rio Minho. Perto dele estão as povoações Oitavén e Oitavén de Abaxo, e a paróquia de San Vicente de Oitavén.⁶⁶ O nome Outavim ou Oitavim dado ao rio Lis e a circunstância de a “Aldeia galega” ser o único aglomerado populacional assinalado por Massaii entre a Vieira e São Pedro de Muel, sugerem a instalação de uma colónia de pescadores galegos, tal como sucedeu noutras zonas da costa. No início do séc. XV, os galegos eram tão numerosos que foram incluídos nas vintenas do mar: «ponhades nas vjntenas todollos gualleguos e estraugeiros (...) que andarem no mar e no rio a pescar e em barcas de carroto».⁶⁷ Muitos pescavam em Lisboa nos meados do séc. XVI, diz João Brandão (de Buarcos), *Grandeza e abastança de Lisboa em 1552*.

Em 15.10.1732, naufragou uma embarcação de pesca de Buarcos entre Pedrógão e o rio Outovim. Em 27.7.1764, nove pescadores do lugar da Vieira reconheceram ter «quinhão nas Barcas de pesca de que pagam a dízima de toda a pescaria» à Casa do Infantado.⁶⁸ A Casa do Infantado herdou os bens do marquês de Vila Real que foi executado em 1641. Nas Memórias Paroquiais (1758), o pároco da Vieira afirma que o rio Lis «morre no mar aonde se chama a Fos do Outavim, lemite do dito lugar de Vieyra». O de Monte Real, «este Rio se vay meter no mar para a parte de Poente aonde chamam a Fóz da Oitavim, defronte da Vieyra». O de Nossa Senhora da Gaiola das Cortes, «o dito Rio Liz vay morrer no mar, entrando pela Foz de Outavim». O de Coimbrão, consta por tradição havia antigamente «uma vila ou lugar junto ao mar chamada a villa de Entavim».⁶⁹ O Lis era um rio de foz variável que terá oscilado entre as atuais praias de Pedrógão e da Vieira. Num mapa de 1769 (Mappa dos Pinhaes de S. Magestade e S. Alteza do Concelho de Leiria e Universidade de Coimbra), de Guilherme Elsdén e Maximiano José da Serra, desagua cerca de 2 km mais a sul do que atualmente.

Estas povoações de Paredes e Outavim, na foz do Lis, teriam sempre uma existência precária devido à constante ameaça vinda do mar, em especial a partir do início do séc. XVI, quando se acentuou a presença de corsários e piratas franceses, ingleses e mouros. A orla marítima só podia ser habitada em locais fortificados. A norte, a zona de Buarcos e foz do Mondego tinha torres defensivas no séc. II e os primórdios de uma fortaleza na primeira metade do séc. XV. Em 1370, o rei D. Fernando determinou que os de Buarcos pagassem para a reparação da cerca do muro de Montemor-o-Velho e que esta vila lhes

⁶⁶ Manuel Reboredo Tajés, *A cultura castrexa nos vales dos rios Lerez-Almofrei e Verdugo-Oitavén*, Santiago de Compostela: Universidade, Tese de doutoramento, 2008, pp. 518, 522, 672 (<http://hdl.handle.net/10347/2468>). Sobre o mesmo assunto, Alberte Román Losada, *Sal, sardiñas e peiraos. Achega ao patrimonio marítimo na enseada de San Simón*. Redondela, Alén Nós, 2008, pp. 9, 15.

⁶⁷ DP, supl. vol. I, p. 80.

⁶⁸ Tito de Sousa Larcher, «As freguesias de Marinha Grande e Vieira», no jornal *Leiria Ilustrada*, n.º 298, de 9.9.1911.

⁶⁹ Saul António Gomes, *Notícias e memórias paroquiais setecentistas – 2. Marinha Grande*, Viseu, Palimage Editores e Centro de História da Sociedade e da Cultura, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 2005, p. 70, e *Notícias e memórias paroquiais setecentistas – 8. Leiria*, pp. 221, 269; Francisco Oneto Nunes, *Vieira de Leiria. A história, o trabalho, a cultura*, Junta de freguesia de Vieira de Leiria, 1993, p. 46.

desse acolhimento e às suas mulheres, filhos e haveres, quando necessário.⁷⁰ Mais a sul, as zonas de Pederneira, Alfeizerão e S. Martinho do Porto tinham fortificações militares, como os castelos de Alcobaça e Alfeizerão e a torre de S. Gião, perto de Famalicão-Nazaré. Entre Buarcos e Pederneira não havia qualquer fortificação, castelo, torre ou cerca. Nas Cortes de 1481-1482 diz a vila de Loulé que há 15 ou 20 anos fez uma povoação no porto de Farrovilhas (ou Ferrobilhas, perto de Quarteira) com «tres casas pera os pescadores e huua logea pera os mercadores (...) huua boa jgreia e torre pera defensam da dicta pouoraçam (...) e sam fectas mujtas cabanas em que moram pescadores (...)».⁷¹ A Póvoa de Paredes fundada pelo rei D. Dinis em 1282 seria mais ou menos assim, também com uma igreja, mas sem a «torre pera defensam». Um aglomerado populacional aqui teria de ser formada por palheiros, choças ou barracas, que facilmente permitissem a reconstrução, num local com água doce, para abastecer os moradores. Seria sempre um alvo fácil para corsários e piratas que aproveitariam a oportunidade para a ir a terra fazer aguada e roubar o que encontrassem

Em 29.10.1580 Luís Dias, morador em Setúbal, passou uma quitação a Fernão Pires, lavrador e morador na Marinha (zona da futura Marinha Grande), «no casal que foi de Pero Neto», sobre o valor dos renovos das terras dos filhos de Domingos Francisco, «homem do mar, natural da vyla de Buarcos e morador na vila de Setuvel», o qual «fora casado com Brytis Anes sua molher já defunta, natural do Casal de Piquasyno, termo da cidade de Leyria, en o qual Casal viverão muitos annos de suas portas adentro fazendo vyda marital (...)».⁷² Um homem do mar, natural de Buarcos e morador em Setúbal, duas importantes povoações piscatórias, que viveu muitos anos na zona da atual Marinha Grande, certamente se dedicou à pesca nos areais situados entre a foz do Lis e São Pedro de Muel. Em vez de ter a sua casa no areal, à vista dos que passassem ao largo, tinha-a mais para terra dentro. O mesmo faziam outros lavradores/pescadores: dedicando-se principalmente à agricultura, também iam pescar, e para esse efeito tinham os aprestos marítimos mais ou menos escondidos no meio dos pinhais. Nesta época São Pedro de Muel nunca é mencionada como povoação de pescadores. Já existia nos inícios do séc. XIII, com ermida servida por capelão próprio, em 1628 era estância de recreio e de caça de fidalgos, eclesiásticos e burgueses; «tem casas, porém não vive nelas senão o ermitão da ermida de S. Pedro». Em 1721 tinha 4 vizinhos.⁷³

7. As Representações do Litoral nos Mapas ou Cartas Marítimas

Fontes documentais importantes são as representações do litoral nos mapas ou cartas marítimas, dezenas das quais podem ser consultadas no site da Biblioteca Nacional de Portugal (Lisboa). São de um modo geral cópias umas das outras e contêm muitos

⁷⁰ Maria Helena da Cruz Coelho, *O Baixo Mondego nos finais da Idade Média*, vol. II, p. 787, doc. nº 38.

⁷¹ Alberto Iria, «As pescarias no Algarve (Subsídios para a sua história)», *Revista Conservas de peixe*, n.º 154, Lisboa, janeiro de 1959.

⁷² Saul António Gomes, *Notícias e memórias paroquiais setecentistas – 2. Marinha Grande*, p. 23.

⁷³ Saul António Gomes, *Notícias e memórias paroquiais setecentistas – 2. Marinha Grande*, pp. 21, 24, 52.

erros. A primeira edição do mapa de Álvares Seco, que é de 1561, serviu de base a quase todos os mapas durante um século, e a *Descrição do Reino de Portugal*, de Pedro Teixeira Albernaz, que apareceu em 1662, serviu de modelo durante outro século.⁷⁴ Melhores seriam os roteiros que os pilotos faziam, mas perderam-se.

A povoação na foz do Lis está assinalada em quase todos os mapas, a maior parte das vezes com a designação “Paredes”, ou só com o sinal indicativo de povoação. Paredes da Vitória está muito menos vezes. Alguns mapas têm as duas Paredes, como o de Jean Baptiste Nolin, *Le royaume de Portugal (...)*, 1704: de norte para sul, Paredes (margem direita da foz do Lis), Passage, S. Pedro (de Muel), Paredes, N.^a S.^a da Nazaré, Pederneira.⁷⁵ Passage é Passagem, palavra que os estrangeiros não conhecem e grafam de várias maneiras. Também o Atlas de Portugal, composto por 14 mapas de diferentes autores, portugueses e estrangeiros, entre 1560 e 1710 (<http://purl.pt/786>), fl. 19, 2 mapas de 1736 (<http://purl.pt/4078> e <http://purl.pt/1922>), um de 1749 (<http://purl.pt/3343>), outro de 1752 (<http://purl.pt/3969>), e outro de 1760 (<http://purl.pt/1576>). Nos mapas que têm “Paredes” a norte de São Pedro (de Muel), como o de Jacobum Robyn, c. 1700 (<http://purl.pt/1921>), o de Petrus Schenk, 1706 (<http://purl.pt/3908>), o de Petrus Vander, 1726 ou 1729 (<http://purl.pt/3912>), e o de Jacob Keizer, c. 1740 (<http://purl.pt/1464>), é a povoação na foz do Lis, porque Paredes da Vitória estava a sul de São Pedro de Muel.



Robert de Vaugondy, Mapa de 1749 (<http://purl.pt/3343>). Vê-se Paredes na foz do Lis, margem direita, Passagem na foz do Lis, margem esquerda, São Pedro (de Muel), Paredes (da Vitória) e N.^aS.^a da Nazaré, todas com sinal indicativo de povoação.

⁷⁴ Maria Helena Dias e Maria Fernanda Alegria, «Lisboa na produção cartográfica portuguesa e holandesa dos séculos XVI e XVII: o espaço e o intercâmbio», *Penélope*, n.º 13, 1994, p. 57; Maria Fernanda Alegria e Maria Helena Dias, *Quatro séculos de imagens do litoral português. A região de Lisboa na cartografia náutica nacional e estrangeira* (<http://www.instituto-camoes.pt/CVC/ciencia/p69.html>).

⁷⁵ Ana Sofia de Almeida Coutinho, *Imagens cartográficas de Portugal na primeira metade do século XVIII*, Dissertação de mestrado, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2007, p. 80.

O mapa apresentado por Luiz Caetano de Lima⁷⁶ em 1734 tem Paredes na foz do Lis, e a sul nada até Pederneira. Outros exemplos de mapas com Paredes na foz do Lis, sem qualquer indicação de Paredes da Vitória, são *Le royaume de Portugal*, c. 1720 (<http://purl.pt/3406>), os de João Silvério Carpinetti, c. 1762 (<http://purl.pt/745> e <http://purl.pt/1382>) e 1826 (<http://purl.pt/746>), os de Tomás Lopez de Vargas Machuca, 1782 (<http://purl.pt/3566>), 1810 (<http://purl.pt/1966>) e 1811 (<http://purl.pt/24444>), e os de John Lodge, 1794 (<http://purl.pt/3870>), Franz Johann Joseph von Reilly, 1795 (<http://purl.pt/3939>), Giovanni Rizzi-Zannoni, 1802 (<http://purl.pt/3533>), Franz Gussefeld, c. 1808 (<http://purl.pt/3981>), Friedrich Wilhelm Streit, 1809 (<http://purl.pt/3990>), John Cary, 1811 (<http://purl.pt/3867>) e 1813 (<http://purl.pt/1914>), Vicente Tofiño de San Miguel, depois de 1812 (<http://purl.pt/790>, pp. 6, 11) e Charles Smith, 1816 (<http://purl.pt/1911>). Tomás Lopez de Vargas Machuca tem uma variante com “Punta de Paredes”, ligeiramente a norte da foz do Lis, em 1795 (<http://purl.pt/3685>) e 1810 (<http://purl.pt/3731>). A Ponta de Paredes e a povoação, na foz, margem direita, veem-se melhor em Robert Wilkinson, 1809 (<http://purl.pt/25791>). Alguns mapas, como o de Frederick de Wit, c. 1690 (<http://purl.pt/3901>), assinalam duas povoações na foz do Lis, uma a norte e outra a sul, sem lhes dar nome, mas registam a freguesia (Arauíde, Carvide) e Pasaie (Passagem); o que mais importava aos viajantes por terra era a localização da passagem do rio (da barca de passagem).

Outra variante é a dos mapas de Johannes de Ram, c. 1680 (<http://purl.pt/3972>), e Reinier Ottens, não datado, do séc. XVIII (<http://purl.pt/4077>), que têm uma povoação na foz do Lis, margem direita, e um pouco mais a norte outro rio que também desagua no mar. Isto reforça a tese de que o rio Lis durante algum tempo desaguou junto à atual praia do Pedrógão. Afirma o pároco do Coimbrão em 1721: «(...) na praia do mar que fica defronte deste lugar do Coimbrão e dista daqui légua e meia, estão as ruínas de uma vila que chamavam Pedrógão; e ao pé se vê ainda parte de uma grande ponte por onde, dizem, entravam embarcações grandes e pequenas, que indo pelo rio acima, que vem de Leiria, chegavam aonde ainda chamam o Porto da Caravela, junto a Monte Real. E agora dista a foz em que o rio se mete no mar mais de uma grande légua da dita ponte; e tudo são montes altíssimos de areias (...)». E a Memória Paroquial do Coimbrão (1758) pronuncia-se no mesmo sentido: «Não tem porto de mar, nem é capaz de o ter pelas muitas areias que saem do mar; posto que haja alguma tradição que antigamente o fora no rio que sai do campo para o mar, entre esta freguesia e a da Vieira, em tempo que saía mais para o norte, o qual se cegou com as areias; e esteve o Campo alagado alguns anos até que se fez nova foz mais para o sul, de que ainda há pessoas que se lembram de lá se fazer e arromper-se o campo que estava em pauis. Porém de ser porto de mar se não sabe senão por tradição (...)».⁷⁷

Já vimos a “Descrição da costa de Cascais até ao rio Mondego”, de Alexandre Massaii, 1621, com um mapa, no qual o Lis, chamado “Rio de oitouin”, tem o curso

⁷⁶ *Geografia histórica de todos os estados soberanos da Europa (...)*, tomo II, Lisboa Occidental, na officina de Joseph António da Silva, 1734, pp. 82, 136.

⁷⁷ Saul António Gomes, *Notícias e memórias paroquiais setecentistas – 8. Leiria*, pp. 211, 221.

semelhante ao atual, e o “Pinhal del Rey” está assinalado desde o Mondego até à lagoa de Pederneira. Outra descrição manuscrita da costa é de Pedro Teixeira Albernaz, concluída em 1634, impressa em 1662, mas só recentemente descoberta e publicada.⁷⁸ Entre a foz do Mondego e a foz do Lis tem Lavos, Louriçal e N.^a S.^a das Ondas. Lavos e Louriçal aparecem em muitos mapas desta época. N.^a S.^a das Ondas é a atual freguesia de Marinha das Ondas. O rio Lis tem o traçado semelhante ao atual. Na foz, margem sul, Paredes; a sul de Paredes, Pinhal del Rey, e mais nada até Pederneira.

De 1648 é a “Descrição dos portos marítimos do reino de Portugal”, de João Teixeira Albernaz.⁷⁹ Tem o Lis, com a foz bem larga, e a sul São Pedro (de Muel), Paredes (da Vitória), Nazaré e Pederneira. Não se podem retirar conclusões destes desenhos porque, sendo a foz muito estreita em 1621, diz Alexandre Massaii («Rio de oitouin, no qual se pode fazer aguada, mas não se pode entrar nele com navios nem com batéis»), não é crível que em 1648 fosse muito larga. Outro desenho é a «Planta Ignografica da parte da Costa de Portugal da Foz do Rio de Leiria ate à barra de Vila Nova de Milfontes, com todas as fortalezas, barras e fortes (...)», que é atribuída a Mateus do Couto, 1693.⁸⁰

Tem a «Foz do Rio de Leiria», sem casas, e para sul, São Pedro (de Muel), Paredes (da Vitória), Pederneira e forte da Nazaré. Também a sul do rio de Leiria, “Pinhal de Pederneira”, substituindo o Pinhal del Rey dos mapas de 1621 e 1634. O «Mappa dos Pinhaes de S. Magestade (...)», de 1769,⁸¹ mostra a lagoa de Ervedeira, outras lagoas adjacentes, um enorme areal e um «palheiro para sal» na foz do Lis. Num mapa de 1807 figuram 15 edifícios identificados com a expressão «barracas dos pescadores».⁸²

8. A localização da Póvoa de Paredes

A documentação conhecida não deixa margem para dúvidas: a Póvoa de Paredes estava na foz do Lis. O foral de 1286 concede aos povoadores terras para lavrarem, que o foral de Leiria de 1510 esclarece serem nas margens do rio Lis, desde a foz até às imediações de Ruivaqueira, Monte Real e outras povoações mais para montante. Para lá irem trabalhar e recolher os produtos agrícolas, tinham fácil acesso fluvial, aproveitando as marés.

A povoação deixou de constar na documentação escrita no dealbar do séc. XVI, e os autores que muito mais tarde, mais de um século depois, a situaram em Paredes da Vitória, não souberam interpretar os dados disponíveis, nada fundamentaram e cometeram erros grosseiros.

⁷⁸ *Atlas del Rey Planeta*, F. Pereda e F. Marías (ed.), Editorial Nerea, S. A., San Sebastian, 2002; Maria Helena Dias, *Pedro Teixeira (ca. 1595-1662)*, (<http://www.instituto-camoes.pt/CVC/ciencia/p69.html>).

⁷⁹ Um dos exemplares está na Sociedade de Geografia de Lisboa.

⁸⁰ ANTT, Livro de Plantas da Casa Cadaval, n.º 28, «Plantas das fortalezas da costa portuguesa entre Vila Nova de Milfontes e as Berlengas e um mapa geral de todas», planta n.º 55.

⁸¹ Guilherme Elsdén e Maximiano José da Serra, Instituto Geográfico Português, CA 112, reproduzido por Francisco Oneto Nunes, *A Arte xávega na Praia da Vieira. História e imagens (...)*, Junta de Freguesia de Vieira de Leiria, 2004, p. 23.

⁸² Francisco Oneto Nunes, *A arte xávega na Praia da Vieira (...)*, p. 26.

Apareceu entretanto outra povoação na foz do Lis, Outavim ou Oitavim, que é o nome de um rio na Galiza e de duas povoações, Oitavén e Oitavén de Abaxo. Num mapa de 1621, Alexandre Massaii chama “Rio de oitouin” ao Lis e “Aldeia galega” à única povoação que desenha entre Vieira de Leiria e S. Pedro de Muel, o que revela uma colónia de pescadores galegos. Nas Memórias Paroquiais (1758) de Vieira, Monte Real e Cortes, a foz do Lis é a “Foz de Outavim”, e nas do Coimbrão a “vila de Entavim” é a atual Praia de Pedrógão, o que reforça a hipótese de o Lis ter sido um rio de foz variável, entre as Praias da Vieira e de Pedrógão.

Dezenas de mapas ou cartas marítimas registam Paredes na foz do Lis, com este nome ou só com o sinal indicativo de povoação, em contraste com Paredes da Vitória, assinalada muito menos vezes. Os autores que situam a Póvoa em Paredes da Vitória não apresentam qualquer documento justificativo, além de afirmações não fundamentadas, não consultaram as representações da costa, e também não leram com atenção o foral dionisíaco de 1286 e o foral manuelino de Leiria. Homens de Paredes da Vitória não poderiam ir trabalhar no reguengo de Ulmar palmilhando grandes distâncias entre pinhais com alfaias e produtos agrícolas.

O rei D. Dinis pretendeu criar uma importante póvoa marítima no areal mais ou menos ermo entre a foz do Mondego e a lagoa de Pederneira, e escolheu a foz do Lis. Mas o local nunca foi fortificado, o que inviabilizava a manutenção de qualquer aglomerado populacional quando a costa passou a ser assolada por corsários e piratas europeus e mouros, desde a primeira metade do séc. XVI até meados do XVIII. Os pescadores que por lá continuaram só podiam ter as suas habitações mais afastadas do mar, escondidas entre os pinhais.

D. DINIS E O MAR. RECURSOS PORTUÁRIOS DO REINO DE PORTUGAL NOS SÉCULOS XIII E XIV

NOTAS DE INVESTIGAÇÃO

Amândio J. Morais Barros

Dedico este texto à memória de Joaquim Romero Magalhães, que terei sempre como meu Mestre

Introdução

Este estudo analisa a relação entre a Coroa e os portos portugueses durante o reinado de D. Dinis (1279-1325). O título remete para uma questão ainda não suficientemente estudada: a da ascensão dos portos ao estatuto de centros económicos relevantes, na Idade Média e qual terá sido o grau de autonomia da sua actuação. Difícil de esclarecer, este assunto é complexo e levanta algumas perguntas e reflexões a propósito do tema do simpósio de que resultam estas actas: o mar como futuro de Portugal, D. Dinis e Manuel Pessanha.

A primeira interroga a extensão da acção política daquele Rei relativamente aos assuntos marítimos: foi o mar prioritário e teve peso significativo na governação dionisina? Se durante muito tempo na narrativa da história medieval portuguesa dominou o ponto de vista do poder central, as actuais tendências da investigação, baseadas na problematização das fontes e na multi-perspectiva, discutem alguns juízos e corrigem várias ideias tradicionalmente aceites; por exemplo, a dimensão e alcance da legislação medieval sobre assuntos marítimos, o apoio régio a empreendimentos privados e a avaliação das iniciativas da Coroa. Além disso, a moderna historiografia tem-nos mostrado que a ascensão das cidades mercantis e o desenvolvimento do comércio medieval dependeu muito da afirmação de entidades ‘privadas’, como as próprias cidades e grupos comerciais nelas actantes. As iniciativas, as realizações, a gestão de recursos e de conflitos, a emergência de rivalidades ou de esquemas de cooperação estavam muito mais perto da realidade no quotidiano dos portos e na organização de instituições mercantis do que na acção de reis e governantes, embora esta tenha sido indispensável na sua evolução. Falta-nos concluir este estudo em Portugal; mas o que conhecemos do Norte da Europa leva-nos a pensar que, à escala de cada lugar e perante as circunstâncias próprias de cada época, as cidades e os portos tiveram autonomia para conceder salvo-condutos e privilégios aos mercadores e visitantes estrangeiros que lhes interessava atrair. Se quiséssemos escolher um bom exemplo destas práticas, o porto flamengo de Bruges, na Idade Média, seria o que melhor nos esclareceria¹.

¹ *Medieval Bruges, c. 850-1550*, edited by Andrew Brown and Jan Dumolyn. Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2018. Chamo a atenção para o quadro geral traçado no capítulo III, “Production, Markets and Socio-economic Structures I: c.1100–c.1320”, assinado por Peter Stabel, Jeroen Puttevils, Jan Dumolyn, p. 86-123, que inspira várias das afirmações que aqui proferirei.

O poder central absteve-se de intervir? Sempre que não surgiu como um obstáculo aos negócios marítimos com guerras e antagonismos entre soberanos, e isso não se pode dizer de D. Dinis e do seu tempo, também participou nos mesmos moldes: regulando comportamentos, facilitando a atracção de mercadores e, em última análise, entremetendo-se nesta actividade como parceiro comercial².

A segunda atenta à relação com os genoveses, tema central deste livro. Relação que tem sido, a meu ver, analisada numa perspectiva muito restrita (e demasiado empolada), muito centrada no acordo que instituiu o almirantado, em dados avulsos sobre o papel do titular do cargo e alguma especulação sobre ele; disso resultou a secundarização de aspectos, porventura mais decisivos, do crescimento dos negócios marítimos do Portugal medievo, que evoluíram independentemente dele. Isto não significa uma desvalorização do papel dos genoveses; pelo contrário, eles apresentam-se como figuras principais. Porém, não tanto pelo contrato de Pessanha mas muito mais por um conjunto de iniciativas (inseparáveis do ajuste com o Almirante) que fortaleceram a sua posição em Portugal e na Europa, a partir do século XIV.

Na sequência do acordo entre D. Dinis e Manuel Pessanha e dos seus homens, também se procura avaliar o papel destes genoveses no desenvolvimento da marinha portuguesa: de que marinha? Em que âmbito? Com que consequências? E apenas ‘estes’ genoveses – Pessanha e mais vinte homens do mar?, ou haverá outros agentes e interesses muito mais amplos originários naquela república, atentos a Portugal e aos seus portos, numa conjuntura de afirmação de novas rotas e tratos comerciais?

Finalmente, levantar uma questão que vale a pena introduzir nesta história da evolução marítima medieval portuguesa: a dos actores. Quais? Os agentes portuários e os seus interlocutores, políticos e económicos, os seus negócios e, por consequência, a influência dos portos e cidades costeiras no conjunto do Reino. Neste sentido, e como já destaquei em estudo recente³, trata-se de uma investigação através da qual reavaliemos o municipalismo, o papel e importância dos poderes locais em contraponto aos pode-

² GELDERBLOM, Oscar – *Cities of Commerce. The Institutional Foundations of International Trade in the Low Countries, 1250-1650*. Princeton & Oxford: Princeton University Press, 2013, especialmente a introdução e o primeiro capítulo sobre a ascensão das cidades para esta tese geral. O livro aborda temas pertinentes sobre a estrutura do comércio no Norte da Europa durante as épocas medieval e moderna, insistindo na tese muito cara a uma nova historiografia: a da institucionalização do comércio e funcionamento institucional do mesmo. Diverge de Douglass C. North, que introduziu um modelo de análise baseado no papel do ‘estado’, ou dos poderes centrais, considerando o papel central das suas instituições como fundamentais para o funcionamento do comércio; Gelderblom interpreta o processo de outro modo, considerando, neste livro, que os modelos institucionais criados pelas cidades e autoridades urbanas foram muito mais eficientes nesse campo de fomento e facilitação do comércio (e, mesmo, da resolução dos conflitos); embora esta posição de Gelderblom coincida, de certa forma, com a tese que se defende neste texto, a verdade é que estas teses (tanto a de North como a de Gelderblom) são discutíveis e difíceis de aplicar ao caso português, uma vez que não conseguimos descartar o poder da Coroa e da sua capacidade interventiva, nem o das cidades, que foram muito mais pragmáticas e souberam adaptar-se às circunstâncias; finalmente, ainda, porque as cidades portuguesas medievais, com excepção de Lisboa, não tinham peso que justificasse a sua notoriedade na Europa; de resto, tal como a economia medieval portuguesa..

³ *The Crown and the Ports. Divergence and convergence in naval politics (15th to 17th centuries)*, apresentado ao colóquio internacional *Central Governments and the Resolution of Maritime Conflicts, 1200-1600*, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 25-26 Outubro de 2018.

res centrais, e o ‘diálogo’ entre estes poderes; introduzindo reflexões sobre o nível de conhecimento do terreno por parte das diferentes entidades envolvidas, a velocidade das comunicações, ou as suas deficiências, e o desfasamento entre as deliberações políticas (sobretudo as da Coroa) e o momento da sua entrada em vigor.

Recorrentes neste texto, estas interrogações procuram redireccionar o foco da investigação. Sem minimizar o papel do poder central, pelo contrário tê-lo sempre presente como elemento crucial no processo, é, porém, minha convicção de que os portos e os seus dirigentes, mercadores e frotas mercantes foram os principais impulsores da afirmação marítima e comercial do Reino. As iniciativas portuárias e os negócios geridos localmente deram corpo a um conjunto de circuitos marítimos, relações, transacções e rendimentos que afirmaram a economia mercantil fazendo dela um sector de futuro ao qual a Coroa esteve atenta.

1. Portos e cidades portuárias

Contudo, admito que esta opção levanta problemas. Desde logo, a dificuldade em definirmos esses mesmos portos e cidades portuárias. Que estatuto e funções lhes podemos atribuir nesta cronologia? Na passagem do século XIII para o século XIV será possível conferirmos às cidades portuárias esse peso tão importante na economia do Reino? E o comércio marítimo – e a própria guerra naval, considerando o papel dos almirantes Pessanha – havia crescido a ponto de influenciar os critérios políticos sobre os quais assentava a acção governativa e a estrutura económica portuguesas? Dito de outra forma: os portos medievais apontaram ou concretizaram um novo rumo? Há que concordar que naquele período, talvez não. A propósito das alterações radicais nas economias e sociedades da Época Moderna, Jack Goldstone escreve: “É quando novas elites emergem, opondo-se ao Estado, que se criam condições favoráveis a rupturas revolucionárias. A unidade das novas elites é importante para evitar que o Estado manipule possíveis divisões: facções cortesãs, diferentes lealdades regionais, orientações do campo contra as da cidade, conflitos religiosos, étnicos, identitários, de classe”⁴. Goldstone enfileira num grupo que busca das origens da globalização em processos históricos ocorridos fora da Europa e discute uma alegada ideia tradicional, a da superioridade do Ocidente⁵. A sua obra é polémica e difícil de aceitar em múltiplas áreas; mas é um bom exercício introduzirmos portos e cidades portuárias naquela citação tornando possível admitir-se essa ideia geral como hipótese de trabalho. De que forma? Mesmo aceitando que só no futuro eles tiveram um papel revolucionário, e mesmo ainda que ele não possa ser considerado neste tempo, no entanto esboçava-se já em vários projectos.

Quem investiga a história dos portos gosta de evocar a definição de cidade há muito sugerida por Max Weber, segundo a qual ela “é um assentamento de mercado”, dado aparentemente indiscutível quando pensamos nas cidades marítimas. Cientista social influente,

⁴ GOLDSTONE, Jack – *História global da Ascensão do Ocidente: 1500-1850*. Lisboa: Edições 70, 2010, p. XV da Introdução.

⁵ Outro é Robert B. Marks – *Los orígenes del Mundo Moderno. Una nueva visión*. Barcelona: Crítica, 2007.

Weber estudou o funcionamento dos mercados, observando e reconstituindo tanto o competitivo mercado capitalista como o que resultava da acção de um estado racional centralizado, interpretando-os como instituições cuja eficiência e “lógica” não teriam par.

Dedicou páginas brilhantes à análise da cidade medieval, que considerou estar na génese do capitalismo, em especial devido à sua estruturação e às instituições que lhe deram corpo e a afirmaram perante os poderes feudais, como as corporações, guildas/confrarias de ofícios ou grupos de ‘cidadãos’, apesar de nem sempre a relação entre estes ter decorrido pacificamente⁶.

O modelo suscitado pelos seus escritos é atractivo, mas causa-nos problemas, sobretudo quando nos passa a ideia das cidades transformadas em comunas, com as suas liberdades e privilégios⁷. De resto, e como seria de esperar, os seus trabalhos têm sido revistos⁸. Que fazer quando se pretende estudar – como no presente texto – um conjunto de portos numa época em que a economia de mercado ou não existia ou era ainda muito incipiente? Em concreto: a partir de que momento podemos falar de afirmação das cidades e dos portos medievais portugueses perante os centros económicos tradicionais e os interesses de uma economia senhorial que tendencialmente se encontrava afastada do litoral?

Com muitas cautelas e sobretudo com a consciência de me estar a mover por épocas que não me são totalmente familiares, tentarei questionar as fontes e reflectir sobre dados que me parecem ser pertinentes sobre o tema deste simpósio: o mar como futuro de Portugal, D. Dinis e os genoveses.

Como já disse e repeti, em vez de afirmar interessa-me problematizar dados disponíveis. Claro que desde a origem, as cidades, os portos, deram de si esta imagem de mercado, de lugar em que a dimensão comercial (marítima e mercantil), a circulação de moeda e, inclusive, a finança e a especulação tinha lugar de relevo. Porém, e retorno a uma das perguntas que atrás formulei, que peso teriam essas cidades e esses portos na economia portuguesa dos séculos XIII e XIV? A contrario, que efeitos tiveram, desde logo, as actividades marítimas e portuárias no crescimento de cidades e na configuração de uma tipologia humana e, especialmente, profissional, dedicada aos ofícios do mar?

Conhecemos alguns destes efeitos a médio e longo prazo – em particular na superiorização do litoral sobre o interior e na deslocação dos interesses estratégicos nacionais para si. Mas esse processo é evidente/claro nos séculos medievais? Que influência

⁶ As guildas, por exemplo, não tardaram a mostrar faceta conservadora, perpetuando elites, por sua vez desafiadas pelas novas elites empreendedoras da baixa Idade Média.

⁷ Como acontecia, de certo modo, em Bruges, no qual diversas entidades exerciam acção relevante e na linha de uma política voltada para a atracção de agentes externos. Ver DUMOLYN, Jan; DECLERCQ, Georges; HAEMERS, Jelle – “Social Groups, Political Power and Institutions I, c.1100–c.1300”, in *Medieval Bruges*, cit., p. 124-151.

⁸ A propósito de outro estudo clássico, de UNO, Kōzō, *The Types of Economic Policies Under Capitalism*, de 1936, Jonathan Bell, editor do texto (Leiden/Boston: Brill, 2016), tece várias considerações sobre o assunto; ver também Robert Holton; Bryan S. Turner – *Max Weber on Economy and Society*, 1ª ed. Londres: Routledge, reimpressão Taylor & Francis e-Library, 2010. Críticas essenciais que têm sido feitas: dificuldade em percebermos numa cidade medieval a complexidade do processo capitalista; impossibilidade em reunir numa cidade todas as fases do processo; imprecisões com a generalização do modelo de análise weberiano às cidades do Ocidente medieval nas quais, consoante a geografia ou o sistema em vigor, as realidades diferiam.

teve o reinado de D. Dinis nessa alteração de paradigma sabendo-se que, como diz José Mattoso, “tais factores [primeiros sinais de novas condições económicas baseadas no comércio] começaram a associar-se entre si, para causar transformações profundas”⁹?

2. D. Dinis. Certezas e incertezas

Relativamente a D. Dinis sobram afirmações categóricas que talvez seja necessário discutir. A falta de documentação (sobre a generalidade dos reinados medievais) dificulta a percepção, compreensão e alcance das medidas governativas aprovadas. Na generalidade, elas são apenas conhecidas através de crónicas, sem suporte de diplomas das chancelarias nem da administração local, essenciais para avaliarmos o contexto, discussão e profundidade que elas tiveram, parecendo, portanto, que muito do que sobre elas se tem afirmado é bastante frágil. Vejamos alguns exemplos.

Do pinhal de Leiria, ou pinhal do Rei como tantas vezes viria a ser designado, pouco sabemos em concreto sobre a sua fundação, popularmente atribuída àquele Rei. De qualquer modo, e em consequência de alguma sistematização e persistência das medidas de fomento publicadas ele era muito anterior e ele terá surgido por iniciativa de D. Afonso III ou, mesmo, de D. Sancho II. No entanto, a historiografia dos séculos seguintes deu esse crédito a D. Dinis, conferindo-lhe, adicionalmente, uma visão política e económica hoje difícil de aceitar sem melhor e mais exigente exame. Mas isto é relevante? Como esclarecimento de factos históricos e rigor historiográfico sim; mas também não deixa de ser inegável a importante acção que este monarca teve na sua valorização e aumento celebrando contratos de aforamento de terras e renegociando outros, além de ter promovido a introdução de melhoramentos de infraestruturas. Como escreve Rosa Marreiros, “se a iniciativa da plantação do pinhal não pertenceu a D. Dinis, pois temos conhecimento da existência de pinheiros nesta região desde a Pré-História, a este rei deveu-se, com certeza, o ordenamento da mancha florestal litorânea, uma vez que o povoamento e o cultivo desta zona obrigavam, para além do escoamento dos pauis, à consolidação das dunas”¹⁰. Assim sendo, e repare-se que esta historiadora nem menciona as tão abundantemente referidas madeiras aplicadas na construção de navios, a intencionalidade da criação da mata também merece maior reflexão, uma vez que poderá ter respondido mais a uma necessidade de protecção dos terrenos aráveis do que ao intuito de fornecer as construções navais. Mesmo admitindo o considerável avanço da sua extensão e qualidade durante a governação dionisina, e inclusivamente a aplicação das madeiras para a construção de embarcações, ainda há muito para esclarecer, pois não sabemos qual foi o nível de fornecimento de madeiras aos estaleiros¹¹, que estaleiros as recebiam,

⁹ “Rumos novos”, in *História de Portugal*, dir. José Hermano Saraiva, vol. 3. Lisboa: Publicações Alfa, 1983, p. 137-138.

¹⁰ MARREIROS, Maria Rosa Ferreira – “Poder sobre a terra – suporte económico dos grupos sociais”, in *Nova História de Portugal*, dir. de Joel Serrão e A.H. de Oliveira Marques, vol. III, *Portugal em definição de fronteiras. Do Condado Portucalense à Crise do Século XIV*, coord. de Maria Helena da Cruz Coelho e Armando Luís de Carvalho Homem. Lisboa: Editorial Presença, 1996, p. 192.

¹¹ Se é que podemos falar em estaleiros.

como se procedia ao seu transporte e qual o alcance e a geografia do comércio de madeira desde o pinhal, durante a Idade Média.

Documentação mais tardia informa sobre cortes de madeira para as obras náuticas sugerindo práticas antigas. Mas não sabemos exactamente desde quando nem a que nível. Nos finais da Idade Média conhecem-se referências ao transporte de madeiras desde o pinhal e o dinamismo de pequenos portos como a Pederneira (Nazaré) e Alfeizerão (São Martinho do Porto); também os abastecimentos à “ribeira de Lisboa”, movimento acrescido com a consolidação deste estaleiro no início do século XVI. Apesar disso, e antes destas cronologias, os efeitos do pinhal nas construções de navios durante a Idade Média terão sido mais evidentes no fornecimento de pez e outros produtos resinosos; quando necessitou de madeira para fazer galés, D. Dinis mandou-a cortar um pouco mais a sul, nas suas “matas de Alcobaça”, porventura aproveitando maior proximidade e facilidade de circulação até à costa¹².

Quanto aos restantes portos nacionais em que se documenta construção de navios na Idade Média, parece evidente que não dependiam (nem beneficiavam) das madeiras do pinhal. Para estes navios, as madeiras eram preferencialmente obtidas nas matas em redor e a curta distância dos estaleiros – e tal hábito assim se conservou pelo tempo fora – ou em regiões mais distantes mas bem servidas de comunicações, caso do Rio Douro pelo qual desciam as almadias (jangadas) de troncos que se desfaziam na chegada ao destino: Miragaia, na época medieval e Lordelo do Ouro, na Época Moderna. A construção naval nortenha aproveitava-se também de estradas boas que ligavam Barcelos a Vila do Conde ou ao Porto, por onde transitavam carros de madeiras para os seus estaleiros na Época Moderna¹³. De resto, o costume de utilização sistemática de madeiras dos arredores, complementada por importações, está bem documentado desde a Idade Média¹⁴.

Outra ideia é a do interesse de D. Dinis pelo mar, à qual se atribui grande significado. Faz algum sentido falar-se de uma prática política régia relativamente ao mar? D. Dinis, como se ouviu na conferência de abertura deste simpósio, por José Augusto de Sottomayor-Pizarro, andou anos e anos a pensar na fronteira terrestre do Reino. Negociou-a duramente com Castela, defendeu-a, conseguiu consolidá-la e, inclusivamente, alargar o território português. Era a sua grande preocupação, juntamente com o cadastro dos domínios régios, as reformas das Ordens Religiosas e a contenção das ambições senhoriais, que lhe tomaram outro tanto do seu tempo. E a hierarquia dos centros urbanos portugueses não se alterou muito. Com excepção de Lisboa, as principais cidades e vilas voltavam-se muito mais para o interior do que para o litoral e as sucessivas campanhas de reforma e reforço dos castelos da raia, em particular após Alcañices (1297), assim

¹² *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua História*, publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques, vol. I. Lisboa: INIC, 1988 [fac-simil, ed. de 1944], p. 93.

¹³ Com notícias desde a Idade Média. Também da Maia – terra dos Coutinhos – chegavam madeiras ao estaleiro do Porto, no século XV, em forma de imposição feudal, entremeada por muitos abusos, quando estes senhores da terra pretendiam construir navios. BASTO, Artur de Magalhães – “Façanhas dos Coutinhos”, in *Livro antigo de cartas e provisões dos senhores reis D. Afonso V, D. João II e D. Manuel I do arquivo municipal do Porto*. Porto: Câmara Municipal do Porto/Gabinete de História da Cidade, 1940, p. 153-158.

¹⁴ MARREIROS, Maria Rosa Ferreira – “Os proventos da terra e do mar”, in *Nova História de Portugal*, cit., p. 433, 438.

o provam. O modo de vida nacional dependia muito mais da agricultura do que do comércio e ainda demoraria muitos anos até este se sobrepor, senão em termos económicos pelo menos como expressão de afirmação do Reino.

Tirando Lisboa e, noutra perspectiva, as povoações do Algarve, os centros do litoral eram pouco expressivos e dedicavam-se essencialmente à extracção de sal e à pesca ou a pequenas operações de transporte que, no entanto, viriam a fazer a fortuna de alguns ancoradouros, como o Porto ou Viana, embora no primeiro caso o desenvolvimento efectivo só se tenha dado em tempo de D. Afonso IV com o alívio da pressão senhorial do Bispo, dono da cidade, fragilizado pela promoção de Vila Nova de Gaia, no outro lado do rio Douro¹⁵.

Esta modéstia é visível na documentação medieval na qual não abundam referências à actividade comercial dos portos, dando a entender que ela era intermitente e pouco importante para o conjunto do Reino. Neste sentido, a actuação do citado D. Afonso IV ajudando a desenvolver as póvoas marítimas, e esta expressão, cunhada por Alberto Sampaio, é esclarecedora quanto ao limitado peso económico do litoral português, parece ter sido mais sistemática e relevante do que a de D. Dinis a quem, no entanto, se deve dar crédito por a ter iniciado. Póvoas que, nalguns casos, deram em pequenos portos, e estão tratadas neste livro por José Marques e, em caso singular, por Fernando Pedrosa. Póvoas e portos. Não muitos e não muito espectaculares, como se pode ver no quadro seguinte.

Portos medievais portugueses
Caminha
Viana da Foz de Lima
Vila do Conde, “foz do Ave”
“Foz do Leça”
Porto
Aveiro
Buarcos
Pederneira e Paredes
Selir do Porto
Peniche
Atouguia
Lisboa
Almada
Setúbal
Alcácer do Sal
Lagos
Faro
Tavira

¹⁵ Foi D. Dinis quem deu foral a Vila Nova; mas será o seu filho a resolver os problemas por ele levantados, com autos e sentenças sobre dúvidas e jurisdições entre o Bispo e a cidade; com sentença sobre impostos (dízima) de sal e vinho e transporte de mercadorias por Gaia e Vila Nova, etc. Ver, respectivamente, Arquivo Histórico Municipal do Porto – *Pergaminhos*, 11 (A3), e 86 (B34).

A literatura em geral indica estes como os principais portos medievais portugueses; os restantes, como Esposende, Fão, Alfeizerão, São Martinho do Porto, Sines ou Portimão eram lugares sem maior importância para além da pesca, e nesse grupo também se poderiam incluir os de Paredes (que recebeu privilégio de D. Dinis em 1286) e Peniche, aqui mencionados¹⁶. São poucos e a tentar afirmar-se. O que acontecerá com o desenvolvimento das navegações europeias. Recorde-se que a grande rota que ligava os mares do Norte da Europa e o Mediterrâneo era recente e Portugal estava ainda longe de se fazer notar, embora a sua posição geográfica lhe viesse, em breve, a dar frutos ou a, pelo menos, envolver alguns dos seus portos nesse trânsito.

Além disso, os meios de transporte, leia-se: os navios, ainda se encontravam numa fase muito precoce de evolução para responder às exigências colocadas pelo mar e pelos novos circuitos e tráficos. A navegação continuava a valer-se muito dos navios de remo, de tradição mediterrânica, ou dos trincados do Norte da Europa. Pouco evoluídos – difíceis de manobrar, aguardando, entre outras, a invenção de um leme central que só se divulgaria ao longo do século XIV – dependiam bastante do estado do mar que muitas vezes tornava difícil ou, mesmo, impedia, a realização de viagens¹⁷.

Filipe Castro afirma que outras inovações tecnológicas, como a utilização sistemática da vela redonda, tardaram a ser assimilada pelas comunidades marítimas europeias¹⁸, em especial pelas do sul da Europa, atrasando-lhes o avanço das marinhas mercantes, dos negócios marítimos e, conseqüentemente, dos portos.

Atrasos que se manifestam na cronologia das rotas portuguesas na Idade Média. Não precisamos de nos deter muito sobre os documentos publicados relativos aos Descobrimentos¹⁹ para o confirmarmos: escassos dados e pouco expressivos, resumindo-se a navegações de cabotagem na costa portuguesa e em alguns portos ibéricos, da Galiza, Cantábria, Andaluzia e Valência²⁰.

No entanto, a partir de finais do século XIII²¹ os contactos estendem-se pela Europa; os navios portugueses começavam a chegar a França (portos da Normandia e Bretanha), Inglaterra (Dartmouth, Bristol, Plymouth) e à Flandres (Bruges), para além do Mediterrâneo, onde enfrentavam forte concorrência e não incomodavam os intervenientes

¹⁶ Ver um bom exemplo de aproximação ao litoral medievo, maioritariamente em função da pesca, em GOMES, Sandra Rute Fonseca – *Territórios medievais do pescado do reino de Portugal*. Diss. de Mestrado. Coimbra: Faculdade de Letras, 2011, disponível em <https://estudogeral.sib.uc.pt/bitstream/10316/18460/1/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20Sandra%20Gomes.pdf>

¹⁷ Sobre a evolução destes navios, famílias de embarcações e geografia de influências na construção e técnicas, ver, entre outros BARATA, João da Gama Pimentel – *Estudos de Arqueologia Naval*. 2 Vols., Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1989, e CASTRO, Filipe – “Rising and Narrowing: 16th-Century Geometric Algorithms used to Design the Bottom of Ships in Portugal”, *International Journal of Nautical Archaeology*, (2007) 36.1: 148-154.

¹⁸ Sobre o ‘desaparecimento’ da vela redonda da construção naval, entre os séculos VI e XIV, e a sua reintrodução no Ocidente, ver CASTRO, Filipe Vieira de – “Navios de vela”, in *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1500-1668*, coord. de Francisco Contento Domingues. Lisboa: Academia de Marinha, 2012, principalmente p. 52-54.

¹⁹ *Descobrimientos Portugueses*, cit., à cabeça.

²⁰ Mais intensos, como é evidente, depois da conquista destes territórios pelos cristãos.

²¹ Coincidindo com a cronologia deste colóquio.

tradicionais²². Interpreto esta escolha de destinos e de áreas de assentamento de grupos mercantis como resultante muito mais da acção dos portos do que de iniciativas régias. O quotidiano marítimo destes centros levava mercadores e mestres de navios a conhecer a restante realidade portuária europeia, as políticas de atracção promovidas pelos centros mais activos, as condições de acolhimento e os privilégios oferecidos. Beneficiavam, inclusive, da competição entre esses portos e centros comerciais para se estabelecerem ou começarem negócios. Acumulavam, enfim, saberes sobre as geografias comerciais europeias da Idade Média²³.

3. D. Dinis e os genoveses ou os genoveses e D. Dinis

O tema central em debate é o da relação de D. Dinis com os genoveses. Interrogo-me, no entanto, se não será mais correcto inverter os termos e dizer a relação dos genoveses com D. Dinis?²⁴ Que valeu para o Reino a presença dos Pessanha e dos homens que o acompanhavam? Porque é que o Rei viu em Manuel Pessanha alguém capaz de modernizar a nossa marinha? Até que ponto a actividade do novo Almirante foi mesmo responsável pelo progresso da marinha, quando sabemos que ela continuou nos mesmos moldes, perdurando o uso de navios de remo, em especial as galés, que ainda tinham a primazia em combate?

“Rezam as crónicas que durante o reinado de D. Dinis foi intensa a actividade da recém-criada marinha militar na defesa das costas e da navegação contra os ataques dos corsários e piratas mouros, mas não referem qualquer combate importante”²⁵.

Saturnino Monteiro, autor destas palavras, assegura que o único grande combate naval da era de D. Dinis foi o do Cabo de Sines, mas esse recontro ainda ocorreu antes da chegada dos genoveses, em 1296, contra a armada de Castela, com ‘almirante’ português e vitória portuguesa, traduzida na captura de galés castelhanas.

Foi somente no tempo de D. Afonso IV que Manuel Pessanha entrou em combate nos termos do contrato que assinou com D. Dinis: “com o corpo quando a armada fosse composta por mais de três galés”. E não correu bem, sendo derrotado e aprisionado pelo Almirante de Castela Jofre Tenório, no mesmo Cabo de São Vicente, em 1337. Regressou ao mar em 1341, com melhores resultados, integrando a força naval luso-castelhana que bateu uma armada muçulmana no Norte de África (talvez em Ceuta). Não é propriamente um palmarés brilhante, mas nem sequer lhe atribuo grande importância,

²² Facto que também pode explicar a ‘aproximação’ a esta zona via Génova concretizada durante o reinado de D. Dinis.

²³ GELDERBLUM, Oscar – *o.c.*, p. 40.

²⁴ De resto, na linha de uma actuação que tem sido estudada em vários países onde os Pessanha e outros destacados membros da república alcançaram posições de relevo nos comandos navais e nos negócios desses mesmos lugares. Os estudos de Susan Rose sobre a evolução da armada medieval inglesa contextualizam a questão e dão variados dados sobre a intervenção dos genoveses na generalidade das marinhas desse período e da sua influência, por exemplo na construção naval e equipamento das frotas.

²⁵ MONTEIRO, Saturnino – *Batalhas e combates da Marinha Portuguesa*, vol. I (1139-1521). Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1989, p. 17.

pois outros factores, tais como a defesa, vigilância e patrulhamento podem ter contribuído para dissuadir adversários e valorizar o seu papel.

Acima de tudo com poucas certezas, ainda se pode dizer algo mais sobre a evolução da marinha, relacionando-a com a presença de Pessanha e dos seus homens.

Houve um contexto para a chegada do Almirante genovês e desenvolvimentos político-militares ainda pouco estudados e que apenas nos permitem conjecturar. A Coroa sentiria necessidade de intervir no Mediterrâneo e de defender a costa algarvia, e estas duas causas terão pesado na decisão de o contratar. Por outro lado, as mesmas razões justificavam a manutenção de uma força naval tradicional, de galés, porque se adequava ao ambiente em que actuaria, e era expectável que o novo Almirante tivesse competência para a dirigir.

No primeiro caso, talvez seja possível relacionar a existência e ‘modernização’ (ou organização) desta marinha nos primeiros anos do século XIV com os acontecimentos ocorridos no Mediterrâneo, por ocasião das guerras de Ferrara, entre o Papa e Veneza. Dinis era aliado do Papa e na sequência de despacho pontifício, em Outubro de 1309, mandou prender todos os venezianos que fossem achados em Portugal bem como o apresamento dos seus navios e arresto das fazendas em represália pela tomada daquela cidade²⁶. No segundo, o crescimento da ameaça muçulmana nas águas do sul do Reino, com constantes notícias do avistamento de corsários, que obrigaram a um patrulhamento sistemático do Algarve²⁷, articulando as forças navais com a construção de estruturas de vigilância na costa, do tipo torres e atalhas – rede extensa, também associada à fortificação de alguns povoados, como Tavira²⁸.

Enfim, depois de Pessanha e os seus genoveses se terem estabelecido em Portugal, o reforço da navegação nesse espaço marítimo foi um facto. Em 1320, o Papa cedeu à Coroa a dízima das rendas eclesiásticas do Reino por três anos para se pagar a manutenção de uma armada de galés²⁹. Presumivelmente, a armada que seria capitaneada por Manuel Pessanha. Esta medida poderá ter resultado numa eventual rivalidade e choque de interesses entre as forças do Almirante e os corsários régios instalados no Algarve. Talvez se possa interpretar neste sentido a carta de D. Dinis, de 1321, ordenando a remissão de cinco mouros que mice Manuel aprisionara. Isto pode querer dizer que Pessanha também fazia as vezes de corsário (no contrato há nitidamente cláusulas nesse sentido, com o Almirante a recolher para si uma parte das capturas) e, como tal, concorria com os que já havia, levantando, com isso, alguns protestos que, no entanto, não se documentam. Mas a devolução destas presas e prisioneiros pode ter outro motivo. Qual? Talvez não tanto por os corsários reclamarem que tinham o exclusivo dos combates e das presas,

²⁶ *As Gavetas da Torre do Tombo II*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1962, p. 779.

²⁷ Inclusive num momento em que aumentava a navegação cristã no Estreito, facto que também atraía piratas e predadores muçulmanos e outros.

²⁸ Ver *Relatório da Classificação da Torre da Lapa, ou Torre da Marinha*, no concelho de Lagoa, Algarve, em http://www.patrimoniocultural.gov.pt/static/data/patrimonio_imovel/classificacao_do_patrimonio/despachosdeaberturae-arquivamento/2017/torredalapa/er2.pdf p. 4.

²⁹ *Descobrimientos Portugueses*, obra e vol. citados, p. 40.

mas antes porque o Rei pretendesse manter boas relações com os (incómodos) vizinhos muçulmanos naquela altura³⁰.

Esta faceta marítima parece-me pertinente: a relação do Rei com os corsários; os seus corsários, que não haviam desmobilizado e dos quais, infelizmente, quase nada sabemos, excepto que existiam, que se encontravam alguns no Algarve e que a vinda do genovês poderá ter perturbado a sua actividade. Do teor do contrato de D. Dinis com Manuel Pessanha – e da literatura tradicional – colhe-se a ideia de que todas as forças navais existentes no Reino passariam a estar sob a jurisdição do Almirante. Com a marinha de guerra a dar os primeiros passos – e a presença de Pessanha tem sido interpretada no sentido da organização de uma força naval capaz de responder aos desafios que o mar colocava à segurança do Reino – a monarquia fazia depender uma parte da sua defesa (e ataque) marítima da existência de corsários. Mais notada no sul do país, justifica-se pela maior intensidade do tráfego na área vizinha ao Mediterrâneo, e porque diversos portos do Reino de Granada continuavam a representar uma ameaça para a navegação cristã no Estreito e para as populações do litoral em geral, sempre sobressaltadas com as razias muçulmanas, que lhes tomavam bens e cativavam as suas gentes. Um Algarve de medos. Que, como tão bem nos mostrou Romero Magalhães, continuaria a sê-lo nos últimos séculos medievais e em toda a Época Moderna, afugentando as gentes das praias e das enseadas³¹.

Parece pouco plausível que um Almirante genovês e vinte homens de mar (ou sabedores de mar enquanto armadores dedicados ao negócio e auxiliares – ou sócios, ou membros de companhias comerciais? – de Manuel Pessanha) conseguissem suprir todas as necessidades navais do Reino, apesar do ainda curto alcance das actividades marítimas; logo, não era provável que os corsários fossem substituídos e, mesmo, que a sua ‘autonomia’ tivesse sido diminuída, apesar de no contrato se determinar que deviam estar às ordens do Almirante quando se fizessem armadas. Em Tavira ainda havia corsários – pelo menos dois, Afonso Garcia e Bartolomeu Bernaldes – no tempo de D. Afonso IV (1332), privilegiados pelos seus serviços e, no mesmo reinado, na concessão com que agraciou os Bardi estabelece:

“Outrossi tenho por bem e mando que sse Eu ffezer armada de ffrota per mjm ou pelos meus. Cossayros e acaecer que essa frota ou esses Cossairos Achasse Nauae. Ou Bayxel. Ou outros Nauyos em que esses mercadores ouuessen sas merchandias dos da dita companhia dos Bardos e da dita Cidade de florença entrando ou saindo de terra de mouros ou pera algũa das outras partes que lhys nõ seia tomado nem hũa cousa do sseu”, salvo se fossem mercadorias defesas³².

³⁰ ALBUQUERQUE, Luís de – *A náutica e a ciência em Portugal: notas sobre as navegações*. Lisboa: Gradiva, 1989, p. 12.

³¹ Em inúmeros trabalhos sobre a sua região do coração. Veja-se, a título de exemplo, um dos últimos que publicou e que nos deixam tanta saudade do seu saber e carinho: “A meio do Reino do Algarve: Faro, séculos XVI-XVII”, in *O Algarve na Época Moderna. Miunças 2*. Coimbra: Imprensa da Universidade/Universidade do Algarve, 2012, p. 105-106.

³² TT – *Chanc. de D. Afonso IV*, liv. 4, fl. 26v, in *Descobrimentos Portugueses*, cit., I, p. 54.

Conteúdo que se repete em 1341 no privilégio outorgado a Albertim de Moncasela, mercador de Placência, que queria vir ao reino com suas fazendas, a pedido da Infanta D. Constança³³.

Tais avisos quererão dizer que os corsários continuavam presentes e activos. Com força suficiente para se tornarem, inclusivamente, potencialmente ameaçadores para os negociantes que passavam pelo Algarve e pela costa portuguesa. Talvez por isso não haja, nestes documentos, uma palavra sequer sobre o Almirante, o que nos leva a crer numa certa autonomia da actuação dos corsários e, também, de uma certa separação de funções que, a espaços (entenda-se: quando o Rei ordenava alardos gerais ou o assunto era mais delicado que impunha, ou poderia impor, uma força mais ampla e coesa) se encontravam sob o comando do Almirante. Por outro lado, e tendo em conta as razões anteriormente apontadas, o número de corsários (que desconhecemos mas não parece ser de todo abundante) e a natureza da sua intervenção dificilmente fortaleceriam a marinha portuguesa no Mediterrâneo como era desejo da monarquia portuguesa. Mas tudo isto continua no domínio da conjectura.

Deste modo volto à pergunta que atrás formulei: há uma aposta de D. Dinis nos genoveses ou, pelo contrário, foi de todo o interesse dos genoveses aproximarem-se de Portugal retirando partido das suas variadas potencialidades?

Nos trabalhos de Gabriella Airaldi³⁴ ou nas comunicações de Luís Miguel Duarte, Nunziatella Alessandrini e J.A. de Sottomayor-Pizarro a este simpósio, o que se diz sobre o contrato de 1 de Fevereiro de 1317 parece apontar claramente para a segunda parte da interrogação. Génova era a República italiana mais ‘atlântica’ e chegou-se ao Oceano cumprindo um itinerário seguro que a fez progredir pelo Mediterrâneo, ‘assentando praça’ nos melhores portos – mesmo quando eles eram controlados pelos muçulmanos – caso da Málaga nazari³⁵ – para, logo depois, percorrerem o atlântico peninsular a caminho das Ilhas Britânicas e da Flandres, espaços onde jogavam os melhores trunfos que tinham³⁶.

Desenvolver este assunto seria afastar-me do tema central deste estudo. A história da república de Génova na consolidação de rotas e negócios da Europa medieval é

³³ *Chancelarias Portuguesas: D. Afonso IV, vol. III, 1340-1344*. Edição de A. H. de Oliveira Marques e Teresa Ferreira Rodrigues. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica/Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1992, doc. 340, p. 190.

³⁴ Por exemplo, “Genova, i regni iberici e l’Oceano tra XV e XV secolo”, in *La costruzione di un nuovo mondo. Territorio città architettura tra Europa e America latina dal XVI al XVIII secolo*, Atti del Convegno internazionale di studi Genova, 1993, a cura di G. Rosso del Brenna. Genova: SAGEP, 1994, p. 13-19, ou *Guerrieri e mercanti. Storie del medioevo genovese*. Torino: Arago, 2004.

³⁵ FÁBREGAS GARCÍA, Adela – *La integración del reino nazari de Granada en el espacio comercial europeo (siglos XIII-XV)*, “Investigaciones de Historia Económica”, 2006, otoño, número 6, p. 11-40. IGUAL LUIS, David – “Valencia y Sevilla en el sistema económico genovés de finales del siglo XV”, *Revista d’Història Medieval. Valencia i la Mediterrània medieval*, 3, 1992, p. 79-116; IRADIEL MURUGAREN, Paulino – “Valencia y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón”, in, *En las costas del Mediterráneo occidental. Las ciudades de la Península Ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, edição de David Abulafia e Blanca Gar. Barcelona: Omega, 1996, p. 155-169.

³⁶ ROSE, Susan – *Medieval Naval Warfare, 1000-1500*. London & New York: Routledge, 2003, p. 57 e seguintes.

longa e complexa. Um dos seus capítulos abrange Portugal e não pode ser ignorado: associações com mercadores³⁷ e transmissão de modelos de organização do comércio, técnicas comerciais e tecnologia naval marcaram a sua participação nos portos do Reino. Autores como Vitorino Magalhães Godinho e, na sua esteira, Aurélio de Oliveira, assinalam empreendimentos genoveses tanto nos portos portugueses como, mais tarde, nos domínios ultramarinos nacionais (no Golfo da Guiné, por exemplo)³⁸, e a generalidade dos investigadores não ignora o seu papel na formação de uma ‘vocação atlântica’ dos portos portugueses impulsionada pelas parcerias comerciais e com o aproveitamento da sua presença e da força dos seus projectos em centros europeus como Bruges. Interesses importantes, nos quais encontramos, também, a família Pessanha. Por exemplo, em 1306, Manuel e Leonardo Pessanha tinham galés ao serviço da Inglaterra e, entre esse tempo e 1315, ou seja, dois anos antes do contrato alcançado em Portugal, receberam (eles e a restante comunidade genovesa) amplos privilégios em Bruges e Antu rpia³⁹.

Conclusão

Do que foi exposto até aqui é bom recapitular algumas ideias e clarificar outros assuntos. Em lado nenhum deste texto se afirma, ou sequer se pretende afirmar que D. Dinis não se interessou pelo mar. Interessou-se e esse interesse é relevante. O que aqui se questiona é o peso que esse interesse teve na sua governa o. A título de exemplo, na biografia que J.A. Pizarro lhe dedicou⁴⁰, os assuntos do mar – e a problemática em torno da contrata o de Manuel Pessanha para almirante do Reino – estão longe de ocupar lugar de destaque na obra. Além disso, percorrendo a chancelaria deste Rei também não parece haver um peso grande destes assuntos⁴¹, e o mesmo acontece na sua cr nica. Não se questiona, também, se a presença dos genoveses lhe garantiu a defesa e consolida o de

³⁷ Mais nítidas no século XV, como a dos portuenses Gonçalo Ferreira e Prado (não se lhe conhecendo primeiro nome, mas armador da cidade, com uma nau ao seu serviço, a nau do *Prado*), homem da casa do Infante D. Henrique, com Ant nio da Noli, futuro governador de Santiago, Cabo Verde.

³⁸ GODINHO, Vitorino Magalhães – *Os descobrimentos e a economia mundial*. 2a ed., 4 vol., Lisboa: Presença, 1984. Idem – *História econ mica e social da expansão portuguesa*, tomo I, Lisboa: Terra-Editora, 1947. OLIVEIRA, Aurélio de – *A crise de 1383-85 e os fundamentos econ micos e sociais da expansão ultramarina portuguesa*, in “Revista da Faculdade de Letras: História”, II série, vol. 3 (1986), p. 9-50. Idem – *Nos caminhos do Atlântico*. Braga: ed. do Autor, 1999, p. 35, 54, 116, 130-132, 142.

³⁹ Ver,   frente, a referência a estes interesses no livro de Richard Kaeuper, *War, Justice and Public Order*. Em França, os genoveses Grimaldi foram instrumentais na recupera o da marinha de guerra, também baseada no uso de galés. Ver RONCI RE, Charles La – *Histoire de la marine française: La Guerre de Cent Ans*, t. 2, Paris: Plon, 1900, p. 8, e também referências a interven es na Pen sula Ibérica e em Portugal, com a requisia o de navios franceses (genoveses) pelo almirante português Lanzarote Pessanha (para o cerco de Sevilha).

⁴⁰ *D. Dinis*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2005.

⁴¹ Alguns exemplos: uma carta a Abril Anes, concedendo-lhe um chão na *Pedra do Cais*, Lisboa, em 1279, e outra a Domingos Martins, dito “o almirante”, com o aforamento do *Porto do Cais*, também em Lisboa, em 1288. Saliente-se, em ambos os casos, a toponímia, *cais*, e o facto de se chamar almirante a um dos agraciados. Os dois casos, respectivamente, em TT – * ndice dos Próprios*, liv. 25, fl. 2 e *Chancelaria de D. Dinis*, Livro 3, fl. 30v. Claro que depois temos as cartas aos corsários e as diferentes letras falando dos genoveses. Mas nada de muito significativo.

uma fronteira marítima (cujos contornos importa definir com maior nitidez) concluída que estava a tarefa de definição – e igualmente consolidação – da fronteira terrestre, mas duvido que isso tivesse dependido dos genoveses quer na sua concretização, quer na manutenção de um espaço marítimo sobre o qual Portugal exercia soberania. Basta atender na manutenção dos corsários, basta olhar para a forma como evoluiu o cargo de almirante: Oliveira Marques mostrou-nos como este título rapidamente se tornou um título honorífico que dava boas rendas; enfim, basta perceber como os portos foram os suportes das políticas navais portuguesas e provaram-no em variadas ocasiões⁴².

Admito que o tema merece melhor atenção e estudo. Mas deve, mais uma vez, ser enquadrado num contexto geral no qual os genoveses ocuparam um lugar cimeiro junto das diferentes comunidades marítimas que se foram desenvolvendo na Europa neste período. Richard Kaeuper alude ao interesse demonstrado por mercadores ingleses e franceses na ('indústria' da) guerra, financiando-a a troco de valiosas contrapartidas. Os genoveses fizeram o mesmo e aproveitaram os seus recursos e a sua experiência para se destacar no fornecimento de recursos financeiros (crédito), logísticos (navios, galés) e técnicos (directão das armadas e da guerra naval), não sem perdas, quebras e falências das quais alguns, valha a verdade, não recuperaram. Pessanha, Grimaldi, Bocanera, etc., foram nomes recorrentes no suporte das políticas dos reinos europeus de finais da Idade Média. Pode ser uma boa pista a seguir em novos estudos⁴³.

Tendo em consideração estes e outros dados, não se questiona a importância dos Pessanha e dos genoveses ao tempo do contrato e nos tempos que se lhe seguiram. Porém, ainda não conseguimos determinar exactamente em que âmbito – e provavelmente nunca saberemos ao certo dado que a documentação não existe – se fez sentir a acção do almirantado e da força naval sob o seu comando, embora Mário Viana esteja a fazer progressos nesse sentido, como bem fica demonstrado nesta obra. Patrulhamento? Corso? Combate efectivo? Talvez todos juntos; porém, parece inegável que teve uma acção muito localizada, a sul do Reino, de Lisboa ao Algarve. Quer isto dizer que o Rei descurava a fachada atlântica nortenha? Que não sentia qualquer preocupação com ela? Ou que confiava nos recursos navais dos portos do norte para a defender? Penso que se trata de questões a que, no estado actual dos nossos conhecimentos (dos nossos arquivos e da nossa investigação) não podemos, honestamente, responder e que, por outro lado, também legitimam as dúvidas que aqui levanto. Reforçadas, também, com o documento de doação ao mesmo Pessanha do castelo e vila de Odemira (1319.09.24) e o reguengo de Algés, exceptuando, neste caso, o tráfego de Lisboa, onde chegavam muitos mais

⁴² Um só exemplo: frota do Porto a “descercar” Lisboa na crise de 1383-1385.

⁴³ KAEUPER, Richard W. – *War, Justice, and Public Order. England and France in the Later Middle Ages*. Oxford: Clarendon Press, 1988, p. 14-15, 23 (genoveses arceiros ao serviço da coroa de França antes da Guerra dos Cem Anos), 37-43 (banqueiros de Luca a financiar a coroa inglesa e Bardi, Peruzzi a aproveitarem-se do comércio de lã; Frescobaldi de Florença e António Pessanha também a financiar a coroa inglesa. “Several great Italian companies, in their role as English royal bankers, enabled kings to channel some portion of this wealth into grand and more continuous warfare than men had had previously managed or imagined possible”, p. 43; ver também p. 43-52 com mais detalhes sobre a questão e o seu papel como financiadores da coroa de França, p. 72.

navios e mercadorias, e as dízimas das coisas que por via marítima viessem de França, ou de além-mar”⁴⁴.

Enfim, o balanço desta aposta parece ter sido modesto em termos militares, porque, como foi dito atrás, quando a força naval portuguesa comandada pelos Pessanha – a começar em Manuel e a acabar em Lançarote – foi chamada a combater obteve resultados medíocres, a começar no Cabo de São Vicente em 1337 e a acabar no fracassado bloqueio de Sevilha em 1369⁴⁵.

Como muito bem chamou a atenção neste simpósio Filipe Themudo Barata, o dinamismo dos mercadores portugueses no comércio internacional, em particular na área mediterrânica foi assinalável desde finais do século XIV, apesar de os exemplos que indicou serem do século XV. Mas isso pouco importa e vale como uma referência a ter em conta. Ora, esse dinamismo é precisamente o que este texto afirma. O dinamismo dos mercadores e dos portos. Dos seus projectos. Da sua capacidade de integração nos mercados internacionais. Dos portos e das entidades privadas. Não da Coroa, embora, como também aqui se reconhece, esta não tenha estado alheia ou desinteressada dessas iniciativas. Dos portos onde, ao contrário do que sucede com o poder régio, as navegações e os empreendimentos estão razoavelmente documentados. Conhecemos gente que acumulou capitais a vender produtos modestos mas de grande colocação como couros, sal, peixe, e, bastante, com o fretamento dos seus navios. De navios de vela, cada vez mais evoluídos, tão eficazes nas águas do Norte da Europa como nas do Mediterrâneo. De gente que acumulou experiência organizativa e saberes comerciais⁴⁶. Com os próprios genoveses. Que usou esses recursos para celebrar parcerias comerciais internacionais. Para se integrar em meios marítimos e mercantis evoluídos. O citado Filipe Themudo Barata apontou alguns exemplos dessa movimentação: peixe comprado em Viana para revender em Valência; João Ramalho do Porto a transacionar vários produtos (incluindo peixe) no mesmo porto de Valência. Os mercadores do Porto, já no século XV, garantiam avultados capitais junto dos Médicis de Florença e asseguravam o transporte de armamento entre o Norte da Europa e o Mediterrâneo.

Nos seus navios. Nos navios construídos em estaleiros modernos – deixando, irremediavelmente, para trás as taracenas das galés – que exploravam em sociedade, reunindo diversos armadores na gestão da mesma nave, os chamados “senhorios da nau”, ou os “senhorios em parte”, assim começados a chamar no século XV e assim vulgarizados no século XVI. De resto, duvido – se não me conseguirem provar com dados concretos – que este negócio internacional dos mercadores dos portos portugueses só foi possível por causa de D. Dinis.

Quanto às formas de organização, designadamente a chamada Bolsa dos Mercadores e, mais tarde a sua sucessora, a Companhia das Naus, atribuída à iniciativa de outro rei, D. Fernando, também devemos rever algumas afirmações que têm sido correntes. Em

⁴⁴ TT - *Chancelaria de D. Dinis*, liv. 3, fl. 127v.

⁴⁵ Que acarretou a perda momentânea do almirantado aos Pessanha.

⁴⁶ Já me referi a isto em vários trabalhos: que conhecia os costumes das cidades e dos reinos, tal como os que vinham aos portos conheciam as práticas costumeiras.

primeiro lugar, trata-se de uma forma associativa que nasceu e cresceu nos portos, como a própria carta régia que a sanciona admite: “faço saber que como os mercadores do meu Reino entendessem fazer uma postura entre si que era de muito serviço de Deus e meu aproveitamento e da minha terra”; desde logo nos portos nortenhos, Porto à cabeça⁴⁷, mas associando donos de navios de Lisboa que, evidentemente, participavam – provavelmente como parceiros iguais ou, mesmo, mais fortes – neste movimento de armação e fretamento de embarcações que crescia a olhos vistos⁴⁸. Também, possivelmente, mimetizando modelos de comandita marítima importados do Mediterrâneo. Este facto decorre do progresso de uma nova marinha mercante que deixava para trás, em definitivo, as embarcações de remo, de tipo mediterrânico, e passava a apostar, em definitivo em navios de vela, caravelas e naus, em pleno processo de evolução. Filipe Themudo Barata afirmou neste simpósio que a Companhia era, em última análise, um seguro; e que essa solução mutualista durou pouco tempo, o que não é propriamente correcto pois ela foi retomada, na cidade do Porto, e com aplicação acrescida, nos anos seguintes, embora o Rei só apareça para a sancionar e obrigar ao seu cumprimento e não a participar. Porque na primeira versão da Bolsa dos Mercadores os navios da Coroa entraram na sociedade, beneficiando dos contactos que os portos geriam e, também, dos mecanismos de solidariedade por ela criados: fundo comum para apoio à construção de navios novos, para a reparação de outros danificados por tempestades e agressões de adversários, e outros perdidos por naufrágio ou roubo; também para suporte de questões legais correntes em tribunais estrangeiros⁴⁹.

Outra questão, e essencial: a de que estamos a lidar com outra realidade; com uma realidade nova: a dos navios de vela e de carga, adequados ao novo impulso comercial europeu, no qual Portugal cada vez mais participa⁵⁰. Mudava o paradigma da marinha portuguesa: as galés ficariam apenas para a guerra, e não demoraria a que mesmo na

⁴⁷ Que, de resto, retomará idênticas formas associativas, em vários momentos, até meados do século XV, pelo menos. Ver documentos publicados em *Portugal Antigo e Moderno*, p. 424 e seguintes, recolhendo originais das vereações da cidade – o que é significativo da intervenção da câmara neste processo, o que mereceria comentários alargados.

⁴⁸ Crescia muito mais do que o próprio negócio comercial do Reino. São conhecidas as operações de fretamento de navios portugueses em vários portos europeus; competindo, como podiam, com frotas mais numerosas, poderosas (no sentido de oferecerem maior tonelagem) e influentes – como a da Cantábria – do que a portuguesa.

⁴⁹ É preciso pensar nesta associação e na forma como ela foi procurada pelo Rei, que nela via benefícios. O Rei beneficia, precisamente, porque se associa a mercadores mais evoluídos que ele; e o facto de as organizações terem durado pouco não é só por isso, porque os portos viram que estavam a perder dinheiro. É porque investem noutras soluções – eventualmente em redes informais de negócios e em instituições estrangeiras que lhes respondiam ao que precisavam – não era necessário haver um mutualismo ou previdência local: os seguros estrangeiros garantiam a reparação de algumas perdas; e, de qualquer modo, tais associações mostram bem a consciência do grupo e aquilo que eles queriam do negócio. Inclusive, as bolsas de mercadores, e a mais conhecida nasceu no Porto, foi renovada na mesma cidade várias vezes, independentemente da presença do Rei, como em 1392, quando se renovou a mesma associação, com a presença de “Lopo diaaz despinho, juiz por elrey na dita cidade, e Gonçalo martins”, entre outros.

⁵⁰ Realidade notada por Vitorino Magalhães Godinho, referindo as necessidades de diferentes navios colocadas pelo Atlântico em diferentes trabalhos fundamentais sobre os Descobrimientos.

guerra elas passassem para segundo plano. Provavelmente, os próprios genoveses estariam interessados nesta alteração, dada a sua projecção no comércio da Flandres, por exemplo, observando-se uma expressiva coincidência entre os percursos marítimos realizados pelas marinhas mercantes dos portos portugueses e os trilhos dos genoveses até La Rochelle, Inglaterra ou a mesma Flandres, incluindo os Pessanha, que compunham uma família influente em todos os espaços marítimos europeus; copiando-lhes os caminhos e as estratégias associativas que passavam pelo parentesco e por intrincadas alianças com gente poderosa, controlando a finança, e o comércio que passava pelos portos, aperfeiçoando técnicas alfandegárias, definindo políticas económicas e modos de fazer que davam, já, o ar de global.

Porque aquilo que dá o mote a este livro, o mar como futuro de Portugal não era na costa sul nem no Mediterrâneo; era no Atlântico e quem parece ter percebido isso muito melhor (e muito mais cedo) foram, mais uma vez, os portos e os próprios genoveses, bastando ter em conta a aproximação atlântica que fizeram desde que chegaram à Península e a perceberem como projecto a acarinhar e explorar.

Não fique dúvida de que muitas das afirmações proferidas neste texto constituem apenas hipóteses e propostas de trabalho. Mas o que é certo, é que foi nos portos e nas cidades portuárias que encontramos a novidade. Nas opções que escolheram que, no futuro, foram tantas vezes diferentes e até contraditórias com as que foram tomadas pelo poder central. Era nos portos, nos seus cais, na coberta dos navios neles ancorados, nos armazéns dos mercadores e nos sonoros pregões que se ouviam nas praças dessas cidades e vilas que se fazia o mundo em movimento, as instituições e os projectos que seduziram Max Weber e os historiadores que o seguiram.

Com algum exagero e, sobretudo, simbolicamente, podemos dizer que Manuel Pessanha era um homem das galés quando o futuro eram as naus, caravelas e navios de vela em que os portos apostavam. Que Manuel Pessanha era um homem das taracenas/tercenas quando o futuro eram os estaleiros e a organização do trabalho em espaços cada vez mais amplos e exigentes em trabalhadores, organização e meios. Que Manuel Pessanha fazia valer as suas galés como os senhores faziam valer as suas hostes militares, que as tinha como propriedade unipessoal, ao passo que os portos suscitavam parcerias de armação naval e davam os seus navios ao frete onde quer e a quem quer que deles necessitava, desenvolvendo legislação sobre o fretamento e criando associações de armadores. Mais uma vez refiro o simbolismo destas afirmações, em particular desta última, uma vez que uma das coisas que valorizo na presença dos Pessanha é a dimensão comercial que apresenta e que me parece decisiva na própria projecção dos portos portugueses, que seguiram muito de perto os percursos trilhados pelos genoveses.

O mar como futuro de Portugal fez-se de todos estes contributos. Da legislação régia que começou a promover os povoados costeiros, atraindo gentes que pouco a pouco perderam o ‘medo ao mar’; do contributo dos pescadores e dos modestos transportadores que começaram a ligar, a relacionar esses pontos costeiros; da presença dos genoveses de Manuel Pessanha e dos outros genoveses que souberam criar uma rede internacional de interesses em que os nossos mercadores pretenderam participar, enfim, fez-se assim, um

mar de futuro e essencial ao futuro de Portugal, quando os portos em geral, dos mais modestos aos mais evoluídos, se tornaram, em simultâneo, agentes transformadores e divulgadores de uma cultura marítima que a Europa assumiu e em cujo processo, agora sim, os portugueses foram actores principais.

MERCADORES, SOCIEDADES E REDES COMERCIAIS, EM PORTUGAL, NA BAIXA IDADE MÉDIA. UMA INESPERADA VARIEDADE E COMPLEXIDADE

Filipe Themudo Barata

Introdução

Numa época de grande instabilidade no Mediterrâneo, este artigo e a sua apresentação no encontro organizado pela Academia da Marinha é um novo passo no sentido de avaliar, do ponto de vista histórico, a presença portuguesa nesse mar.

Excepto os autores que procuram perceber e dar a conhecer ao público o que actualmente se passa nessa região mediterrânica em termos de geopolítica, para os historiadores portugueses, o Mediterrâneo continua a ser uma região sem muito interesse. Numa obra já com muitos anos e que infelizmente não perdeu muita da sua actualidade, apontara o ano de 1481 como o momento simbólico em que o rei de Portugal escolheu a expansão atlântica em detrimento da continuação da presença no Mediterrâneo¹. De facto, ao permitir que os barcos mouriscos aportassem às cidades do reino e aí vendessem as suas mercadorias, punha-se fim à política de confronto e antagonismo radical com o Islão, que tinha sido a pedra toque da política exterior portuguesa desde a tomada de Ceuta. Esta política de confronto não é a de um historiador do século XXI; por várias vezes, tentei dar a conhecer um documento do maior interesse para avaliar a política externa portuguesa no século XV. Trata-se de um relatório que se encontra nas chancelaria da Coroa de Aragão em que, a propósito de uma venda mal sucedida e não autorizada de escravos, se comparam as políticas dos reinos peninsulares face ao mundo islâmico².

Agora, o objectivo pretende, primeiro, cumprir um compromisso que tomei, há muitos anos, com estudantes e colegas: dar a conhecer um amplo conjunto documental de arquivo que nunca foi publicado e ficou sempre mal conhecido. Com o início da apresentação dessa documentação pretende-se insistir num outro ponto, também nunca real e claramente esclarecido; primeiro que, pelo menos desde meados do século XIV, os portugueses integravam redes comerciais bastante bem estruturadas, das quais faziam parte homens de negócios portugueses, mas também incluíam grupos ou companhias estrangeiras. Em terceiro lugar, pretende-se olhar mais de perto a cultura operacional dos mercadores portugueses que estava muito longe da simplicidade com que, durante

¹ Barata, Filipe Themudo. *Navegação, Comércio e Relações Políticas: os Portugueses no Mediterrâneo Ocidental (1385-1466)*, Lisboa: JNICT/Fundação Calouste Gulbenkian, 1998; Idem. «Vers l'Atlantique: quand le Portugal s'éloigne de la Méditerranée», in: *Arquivos do Centro Cultural Calouste Gulbenkian. Le Portugal et la Méditerranée*, XLIII, Lisboa-Paris, 2002, pp. 35-59. (ISBN: 978-972-8462-24-7)

² Barata, Filipe Themudo. «O papel de Ceuta na definição de novas políticas no Mediterrâneo Ocidental. O caso de Bernat Font», in: *Actas das III Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval* (Sevilha, Novembro de 1991), Sevilha, 1997, pp. 475-479.

muitos anos, se olhava para esses homens que estabeleciam a ligação entre o Mediterrâneo e o Atlântico.

Nem vale a pena voltar à discussão sobre a existência, ou não, de sociedades comerciais na época medieval, na qual Virgínia Rau teve um grande protagonismo negando a sua existência, já que me parece evidente as sociedades comerciais eram uma das realidades que aqui se pretende também ilustrar³.

Se a documentação dos notários medievais portugueses não tivesse sido destruída como foi, é muito provável que, mesmo assim, as lacunas sobre esses temas continuassem, já que muitos dos documentos que podemos ler em arquivos estrangeiros dificilmente poderiam ser escritos em notários portugueses. Porquê? Especialmente porque, do ponto de vista do direito então aplicável, tudo o que se referia a empréstimos, câmbios e seguros conheciam obstáculos que tornariam até difícil fazer valer a escritura em tribunal.

De facto, a doutrina, em Portugal, impunha restrições enormes a qualquer desses instrumentos de crédito que seria difícil fazer valê-los em tribunal⁴.

Mercadores portugueses da época medieval e redes comerciais

Distribuir riscos, aumentar o investimento juntando capitais e fazer negócios era o que pretendiam fazer as sociedades comerciais portuguesas medievais, como acontecia com as suas congéneres europeias. Por isso, os mercadores e os interessados em investir associavam-se com o objectivo profissional de praticar actos comerciais e ganhar dinheiro; como terá acontecido em Portugal, a constituição de uma parceria deste tipo não dispensava algumas formalidades, entre as quais o de haver um acto escrito da sua constituição, que era o seu acto fundador e onde se esclareciam as responsabilidades dos sócios.

Pela sua quase informalidade, as sociedades de comanda eram uma boa resposta para reforçar os instrumentos de crédito comercial⁵. Nestas sociedades havia dois tipos; o sócio comanditário, aquele cuja acção prática na sociedade se limitava a colocar à guarda dos outros sócios uma certa quantidade de dinheiro, ou um bem, ou parte dele, cujo valor deveria ser indicado; por outro lado, existiam os sócios comanditados que além de poderem colocar, ou não, algum capital, eram os responsáveis por a prática dos actos comerciais e, com isso, da gestão da própria sociedade. Na época medieval, eram também estes últimos que se descolavam, pois era a viagem e o facto de se investir e comprar num mercado e de se vender noutra mais distante que permitia obter uma vantagem – um lucro – assinalável.

³ Veja-se o artigo clássico sobre o tema, publicado há muitos anos: Macedo, Jorge Borges - “Companhias Comerciais” in: *Dicionário de História de Portugal*, vol. II, Inicitivas Ed., Porto, 1979.

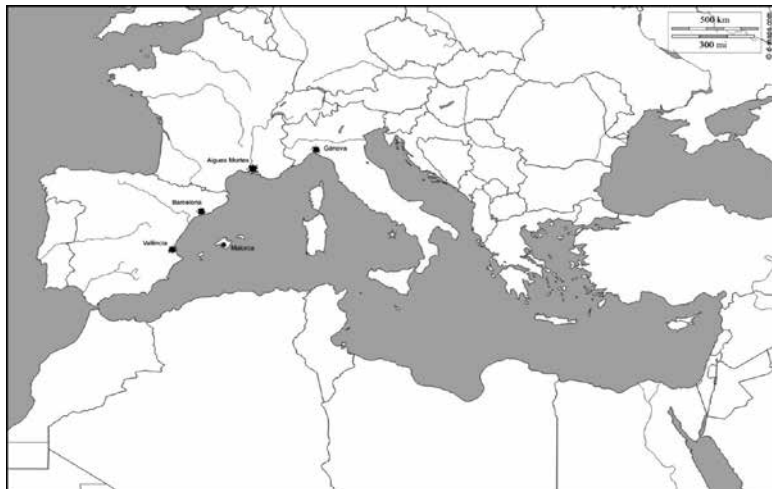
⁴ Amzalak, Moses Bensabat. *Frei João Sobrinho e as Doutrinas Económicas da Idade Média*, Lisboa, 1945; Lusitano, Pedro Santerna. *Tractatus de Assecurationibus et Sponsionibus*, texto preambular de José Hermano Saraiva, Lisboa, 1988; Pais, Fr. Álvaro. *Colírio da Fé contra as Heresias*, 2 volumes, Lisboa, 1954/56; Idem. *Espelho dos Reis*, 2 vols. Lisboa, 1955/63.

⁵ Sobre este tema das comandas comerciais é clássica a obra de MADURELL MARIMÓN, J. M. e GARCIA SANZ, A. *Comandas Comerciales barcelonesas de la Baja Edad Media*, Barcelona, 1973; veja-se também Pryor, John H. “The Origins of the Commenda Contract”, in *Speculum*, vol 52, Nº1 (Jan 1977), pp. 4-37, Medieval Academy of America, The University of Chicago Press (<http://about.jstor.org/terms>)

No final, distribuíam-se os lucros; todavia, como os comanditados eram os únicos que verdadeiramente sabiam os lucros obtidos e podiam fazer no caminho outros negócios sem o conhecimento dos comanditários, estes podiam legitimamente arrecadar a fatia maior dos lucros. Claro que uma sociedade deste tipo conhecia muitas variedades no que respeita aos produtos, aos prazos da sua existência e às responsabilidades dos sócios, mas num ponto todas coincidiam: tinham por base a confiança entre os sócios e as ligações entre os sócios que seriam mais ou menos regulares. Alguém confiar dinheiro, ou uma mercadoria, a outro e esperar pelos resultados dos negócios implicava um nível de confiança entre os parceiros que o tempo iria consolidando.

São dezenas, talvez centenas, os documentos que se referem a este tipo de situação nos arquivos de Barcelona e Valência que encontrei, abrangendo produtos diversos, nomeadamente escravos, matérias-primas e armas (as famosas “coses vedades”) mas também só depósitos em numerário. Outra característica destes negócios é o facto de todos terem sido feitos por via marítima, certamente porque, apesar de tudo, a viagem seria mais segura e porque todos os riscos valeriam a pena dado o seu resultado ser muito lucrativo.

A partir da consulta de vários arquivos de Barcelona e Valência foi possível identificar alguns dos locais onde são visíveis ligações bastante estáveis entre mercadores do reino e mercadores locais, ao menos entre os finais do século XIV e meados do século XV. Eis os resultados que abrangem centros importantes do Mediterrâneo ocidental. É muito provável que, em Sevilha e em alguns portos da Sicília, também houvesse uma presença portuguesa importante, mas a investigação ainda não confirmou essas hipóteses:



Sociedades e financiamentos da atividade comercial

Eis, pois, o primeiro dos documentos transcritos, ou seja, um contrato de comanda comercial que, então, se poderia considerar comum. De uma forma simples e típica, já que tem as mesmas cláusulas de milhares de outros contractos semelhantes, dois sócios, um mercador de Lisboa, Vasco Lourenço, e um estalajadeiro de Barcelona, Gil de Leon, aceitam receber um depósito de 93 libras e 10 soldos de moeda de Barcelona, do qual,

aliás, entregam recibo, montante que lhe foi entregue por um oficial da Coroa de Aragão, identificado como Garcia Muntayners⁶.

Desta forma, estava constituída uma sociedade de comandita! O mercador de Lisboa e o estalajadeiro, são os dois sócios comanditados que procurarão investir da melhor forma o capital que o aragonês depositou à sua responsabilidade. Neste caso, não está indicado nenhum produto nem nenhum mercado em que devam comprar ou vender, pelo que há uma presunção de liberdade e de escolha dos sócios responsáveis sobre o modo e local de fazer os negócios. Ficam até livre dispensados de trazerem o recibo de destino final, caso, por exemplo, transportassem um escravo, matérias-primas, ou outra mercadoria considerada estratégica.

Aqui importa começar por sublinhar a identificação do português. Ele não se reclama como morador de Barcelona, como acontece noutros casos, antes declara-se como mercador, cidadão e habitante de Lisboa. A presença no acto do cônsul castelhano como testemunha terá mais que ver com o estalajadeiro, visto o nome, certamente de origem leonesa; apesar de viver em Barcelona, não deveria ser cidadão da cidade catalã. Mas, o que agora se pretende realçar é o conhecimento que o português tem de um instrumento comercial muito comum nos finais do século XIV e o seu uso, digamos, de uma forma natural. Mas uma conclusão é legítima: tento o estalajadeiro leonês como muito especialmente o oficial aragonês tinham que ter alguma ligação aos sócios comanditários, já que o depósito efectuado só seria lucrativo depois do negócio feito e de retornarem a Barcelona para acertarem as contas.

O segundo documento, apesar de só ter intervenientes portugueses e ter sido também elaborado em Barcelona, é muito mais complexo. Neste caso, estamos na presença de um contrato pode parecer a constituição de uma sociedade de comandita, mas, ao mesmo tempo, parece configurar também uma sociedade mercantil de responsabilidade limitada. A sua interpretação permite até pensar outras alternativas, já que nenhum dos termos quase regulares e formais é referido no contrato.

Vejamos o caso. Em 16 de Fevereiro de 1408, Vasco Martins Ferreira, mercador de Lisboa, em seu nome e de seu pai, reconhecia que recebera, "*gratis et bono amore*", de Luís Eanes, patrão de uma barca ancorada no porto de Barcelona, a quantia de 71 libras e 10 soldos de moeda ternal barcelonesa, que prometia pagar em moeda de ouro de França ou Aragão, consoante a vontade do referido Luís, seis dias após a chegada a Lisboa, na embarcação em que todos regressavam⁷.

Afinal que contrato é este? Um simples mútuo gratuito, já que parece não haver juros e o negócio também poder ser fechado na mesma moeda? Um câmbio marítimo, dado estarmos em presença de a conjunção de um contrato de empréstimo com outro de câmbio? Um seguro, em que, no fundo, o patrão da barca, limitouse a pagar um prémio, parte do qual podia ser devolvido (as 71 libras e 1 soldos) no regresso a Lisboa? Claro que não é fácil definir o objectivo último deste contrato. O que parece evidente é que a forma propositadamente vaga, diria hábil, de redigir muitos documentos deste género que claramente visavam escapar a eventuais restrições, legais ou doutriniais, e esconder

⁶ Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona; Notário Bernat Nadal, *Manual 1394-1395*; fol. 25v

⁷ Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona, Not. Bernardo Nadal, *Manual*, Leg. 5, 14071408, fol. 83.

ganhos que ficavam escondidos nas diferenças dos valores no câmbio. De facto, a relação entre as moedas referidas podia variar, dependendo da forma da sua como se estabelecia o câmbio. A oscilação aceite do valor das moedas para cima, ou para baixo, da relação perfeita entre as duas, que era conhecida como o “certo do câmbio”, determinava o lucro da operação para quem emprestava (era o “incerto do câmbio”).

Esta operação, segundo a lei, tinha, claro, de ser escriturada. Claro que sem conhecermos outros documentos a ela ligados será muito difícil decidir os seus verdadeiros objectivos. Mas ela não deixa de dar uma ideia concreta do conhecimento que os portugueses tinham dos mecanismos de crédito mais usuais da época.

Para se perceber, realmente, a utilização deste tipo de sociedades e instrumentos de crédito é preciso também compreender o clima que nesses séculos XIV e XV se viviam, neste caso, no Mediterrâneo. Uma Europa que crescia, as fontes de abastecimento de escravos e matérias-primas disponíveis, e uma competição de vários interesses e intervenientes. Por isso, importava aligeirar as formalidades e desenvolver formas de garantir os negócios⁸.

Conclusão

Esta comunicação é um desafio. Em primeiro lugar, talvez para o próprio autor que pretende ir dando a conhecer a enorme massa documental inédita que foi levantando ao longo de muitos anos e que refletem, para a Idade Média, uma variedade e uma complexidade que não tem sido muito sublinhada. Depois um desafio para os estudantes e investigadores em geral para explorarem a riqueza de muitos arquivos, pelo menos os do Mediterrâneo, e que são depositários de fontes relativas a Portugal que seria lamentável não serem aproveitadas.

Muitos dos documentos semelhantes aos dois agora transcritos, permitem reorganizar as problemáticas a debater. De facto, percebemos a existência de ligações mas ainda não conseguimos identificar, com precisão, a sua profundidade; por exemplo, não se conhece o tipo de ligação dos mercadores portugueses às grandes companhias comerciais e ainda não está claro o desenho das redes locais em que os portugueses estavam envolvidos nos vários portos, nem o nível de conhecimentos que os mercadores portugueses tinham dos diversos mercados.

Por outro lado, seria muito interessante perceber de uma forma clara a forma como os mercadores da época medieval geriam os seus interesses em função de sistemas jurídicos que podiam assentar em critérios diferentes, nomeadamente, no que se referia a câmbio marítimos, juros e seguros. Aliás, seria interessante de também compreender qual era o objectivo de escriturar atos que dificilmente poderiam ser usados em tribunais portugueses? Seria porque, afinal, as suas raízes, em diferentes portos, eram mais profundas do que hoje sabemos?

Este aspecto remete para a importância de aprofundar melhor o nível de conhecimentos de tipo cultural e até de formação pessoal. Sabiam ler e escrever? Escrituravam os seus negócios como muitos dos seus congéneres europeus? E qual era o nível de utilização de instrumentos escritos para fazer comércio como os diversos tipos de sociedade?

Há um mundo ainda por investigar ...

⁸ Barata, Filipe Themudo. “The distribution of wealth: Portugal and the Mediterranean trade”, in: *Al-Masaq – Islam and the Medieval Mediterranean*, Leeds, Taylor & Francis, vol 17 (2), Setembro 2005, pp. 243-256.

Documentos

Documento nº 1

Barcelona, 4 de Janeiro de 1395

Vascho Laurencii mercator civis civitatis Lisbonne regni Portugalie et Gilius de Leon hostalerius civis Barchinone confiteamus et recognoscimus vobis Garcie Muntayners nunctero dominis regis Aragone presenti quod habuimus et recepimus a vobis et teneamus in vestra comanda et puro ac plano deposito nonangista tres libras et decem solidos monete Barchinone de terno. Et ideo renunciando etc. uterquam in solidum prometimus restituere voluntati. Sine etc. da pena etc. Credatur etc. obligamus in solidum personaliter et bona etc. Renunciamus et. et foro nostro proprio submittentes nos foro et jurisdictioni illius curie sub quod nos convenire volueritis.

Testes Bener Garcias de Caudet consul castellanorum in civitate Barchinone Arnaldus dela Pena illuminator librorum et Jacobus Juglar scriptor cives Barchinone.

Vascho Laurencii et Gilius de Leon predicti facimus apocham de receptis dictis XCIII libras et decem solidos.

Testes predicti.

AHPB; Notário Bernat Nadal, *Manual 1394-1395*; fol. 25v

Documento nº 2

Barcelona, 16 de Fevereiro de 1408

Vasco Martin Ferrera mercator civis civitatis Lisbonne regni Portugalie confiteor et recognosco Ludovico Yanes patrono cuiusdam barxe vocate Sancte Marie de Graça que nunc est in plagia maris Barchinone anchoris affixe presenti quod debeo vobis quas dixi vobis et dico per Martino de Ferrera patre meo mercatore cive dicte civitatis Lisbonne septuaginta unam libras et decem solidus monete Barchinone de terno ratione mutui per vos michi nomique dicti patris mei et per solvendo quasdam res et merces suas quas ego per ipso emi in hac civitate Barchinone gratis et bono amore facti in quibus pro eodem patre meo me vobis instituo debitorem et principalem peccatorem.

Et ideo renunciando, etc. promitto vobis ipsas restituere in scuts auri fini et ponderis ritim monete Ffrancie vel in fflorenis auri Aragone de illa moneta que malueritis infra sex dies primo venturos postquam dicta vestra barxa cum qua, Deo propicio, die proximo iturus sum ad dictam civitate Lisbonne investa fuerit et applicata in portu dictam civitatis Lisbonne. Sine etc. da pena etc. Credatur etc. Obligamos bona etc. Renunciando etc. Hec igitur etc.

Testes Guillermus Anart Alfonsus Denis Gomes de Mera mercatores Johannes Manuel marinerius civitatis predictae Lisbonne Ffranciscus Castellar et Laurencius de Casanova scriptores Barchinone.

Vasco Martin Ferrera predictus fecit apocham de predictis septuaginta una libris et decem solidos.

Testes predictis

AHPB; Notário Bernat Nadal, *Manual 1407-1408*, fol. 83

AS TERCENAS RÉGIAS DE LISBOA: D. DINIS A D. FERNANDO

Manuel Fialho Silva

Nuno Fonseca (Ilustrações)

“...E, como os castelhanos souberam que o rei juntava as suas gentes, como dissemos, armaram logo galés em Sevilha e vieram à costa de Portugal e entraram logo pelo rio de Lisboa e chegaram até o Restelo e tomaram naus que ali estavam carregadas de mercadorias e levaram-nas. E o almirante de Portugal, que era então em Lisboa, quando o viu, armou muito à pressa outras galés e foi atrás deles e alcançou-os dentro no mar e ali pelejaram com ele e venceu-os e tomou-lhe as galés e assim mesmo as naus, e trouxe tudo ao porto de Lisboa.”

Crónica de Portugal de 1419, Universidade de Aveiro, 1998, p. 171

Segundo a denominada *Crónica de Portugal de 1419*, no Verão de 1296, durante a guerra com Castela, D. Fernando IV ordenou que a armada castelhana, composta por um número indeterminado de galés, atacasse a costa portuguesa. Esta armada subiu a foz do Tejo e tomou de assalto algumas naus portuguesas que se encontravam “no porto de Restelo”, carregadas de mercadorias, numa típica operação de corso sobre navios mercantes portugueses. Tudo corria bem aos castelhanos, no entanto, o Almirante português, sobre o qual não conhecemos o nome, estava em Lisboa. Rapidamente, mandou armar as galés portuguesas e partiu em perseguição da armada castelhana. Provavelmente porque as naus portuguesas apresadas atrasavam a velocidade dos castelhanos, as velozes galés portuguesas conseguiram alcançar a armada invasora e ocorreu um combate naval, cuja vitória sorriu aos portugueses. O anónimo Almirante regressou, vitorioso, a Lisboa, aprestando por sua vez as galés que tinham partido de Sevilha. A narrativa da *Crónica de 1419* deste interessante episódio dá a entender que o sucesso do Almirante de Portugal residiu sobretudo na sua capacidade em reagir à operação corso castelhana, mas não nos oferece detalhes sobre o que possibilitou esta prontidão da marinha portuguesa.

O factor preponderante, não referido pelo cronista, que permitiu esta impressionante celeridade do Almirante é a existência, no porto da cidade de Lisboa, de uma muito bem preparada estrutura de apoio à marinha – as tercenas régias. Esta comunicação tentará dar a conhecer esta estrutura, que é ainda pouco conhecida pela historiografia portuguesa, e tentaremos sobretudo assinalar o seu relevante papel na história da marinha.

Dois anos antes de os castelhanos terem entrado na foz do Tejo, no episódio aqui referido, D. Dinis tinha reestruturado de forma indelével toda a Ribeira de Lisboa, construindo uma nova muralha, duas ruas adjacentes a essa estrutura defensiva, a Judiaria

Pequena, e muito provavelmente, terá, também na mesma altura, reestruturado as tercenas régias da cidade¹.

Antes de penetrarmos no cerne das questões relativas às tercenas de Lisboa, atenemos a algumas questões fundamentais. Qual a funcionalidade das tercenas medievais? Onde estavam e a quem serviam as principais tercenas na Europa Ocidental?

As tercenas medievais eram locais onde se guardavam as galés, embarcações que foram, por excelência, o navio de combate mais relevante desde a antiguidade até ao século XVI, mantendo-se em algumas marinhas europeias até ao início do século XIX, nomeadamente na marinha russa².

A palavra tercenas, provém do árabe *dar al-sina*, “oficina”, que significava o local, pertencente ao estado, dedicado à construção naval. Do árabe, o étimo penetrou nas línguas romances, como no português *taracenas*, no castelhano *atarazanas*, no italiano *darsena* e *arsenale*, e no francês *arsenal*. Em todas estas línguas manteve-se uma ligação às actividades navais, mas nem sempre o significado se associou à manutenção de galés. Em Portugal e em Espanha a palavra tercenas ganhou, durante o século XVI, o sentido de armazém, perdendo-se gradualmente o vínculo com a construção naval³. Este facto deve-se às alterações sofridas nas prioridades da construção naval ocorridas, no século XVI, sobretudo devido à navegação atlântica que beneficiou naus e caravelas, em detrimento das galés, embarcações que se adaptavam melhor à navegação e ao combate naval no Mar Mediterrâneo.

Na época medieval, as galés eram embarcações da maior importância quer a nível militar quer a nível comercial e até social, pois não se limitavam ao combate naval, sendo também utilizadas para transportar mercadorias e pessoas, destacando-se o transporte de peregrinos para a Terra Santa.

¹ Sobre a reestruturação urbana da Ribeira de Lisboa, realizada por D. Dinis ver: Manuel Fialho Silva, *Mutação urbana na Lisboa Medieval: Das Taifas a D. Dinis, tese de doutoramento apresentada na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2017, pp. 291-357.*

² Sobre a longa história das galés ver: Lionel Casson, *Illustrated History of Ships and Boats, New York, Doubleday, 1964, pp. 117-132; Fernando Gomes Pedrosa, Navios, Marinheiros e Arte de Navegar: 1139-1499, Lisboa, Academia de Marinha, 1997, pp. 9-51.*

³ A descrição da funcionalidade das tercenas por Amândio de Barros referente ao início do século XVI não refere sequer as galés, indicando como principais funções, o “estaleiro naval”, o “depósito de géneros», local onde se armazenavam todos os produtos necessários ao abastecimento da frota” e, finalmente, como os “verdadeiros arsenais da marinha” (cf. Amândio de Barros, “A Preparação das Armadas no Portugal de Finais da Idade Média”, *Revista da Faculdade de Letras: História, nº 7, Porto, Universidade do Porto, 1990, p. 110*).

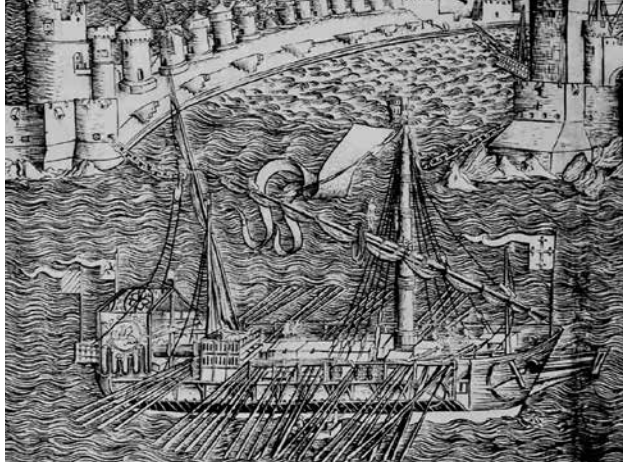


Imagem 1. Galé destinada ao transporte de mercadorias e peregrinos para a Terra Santa. Final do século XV. Lionel Casson, *Illustrated History of Ships and Boats*, 1968, p. 78.

As características específicas das galés tornavam-nas em embarcações de grande valor e por isso era importante mantê-las protegidas em terra durante a época de Inverno em que não podiam entrar no mar. Esta necessidade levou à criação de uma estrutura arquitectónica própria: as tercenas. A forma das tercenas revela imediatamente a sua função: guardar galés.

A estabilidade formal dos edifícios que cumpriam a função de guardar as galés foi já arqueologicamente confirmada em vários locais da Europa Oriental, desde a antiguidade até à idade média: Naxos, na actual Sicília, que terá funcionado entre os séculos V a IV a.C.⁴; *Portus*, um sítio arqueológico a norte de Óstia em Itália, que operou entre os séculos I a IV d.C.⁵; *Alanya*, na costa mediterrânica da Turquia que foi erguida no século XIII, em plena época medieval⁶ (ver ilustração 6). A análise das reconstituições destes edifícios revela uma continuidade formal, que se caracterizava, no geral, por uma estrutura arquitectónica coesa, com várias naves longas e estreitas, dispostas de forma paralela entre si.

Deste modo, é natural que surgissem, durante toda a época medieval, estruturas semelhantes nas cidades costeiras mediterrânicas, onde existiam frotas de galés. Na Península Itálica sobressaem três locais de excepcional interesse: Amalfi, Veneza e Génova. As tercenas de Amalfi terão funcionado entre o século XI e a primeira metade do XIV, erguidas em duas naves, com cerca de 90m cada uma, onde se guardavam 4 galés, o que indicia que cada nave teria capacidade para duas galés, visto que o tamanho atribuído a

⁴ Cf. Lentini, Maria Costanza, David Blackman, and Jari Pakkanen. “The Shiphsheds of Sicilian Naxos: a Second Preliminary Report (2003–6).” *The Annual of the British School at Athens*, nº 103, 2008, 299–366.

⁵ Cf. Keay, S., *Building 5*, 2018, Portus Project. [online] Portus Project. Disponível em: <http://www.portusproject.org/fieldwork/buildings/building5/> [Acedido em 25 Abril de 2018].

⁶ Cf. Leopoldo Torres Balbás, “Atarazanas Hispanomusulmanas”, *Al-Andalus*, vol. XI, Madrid, 1946.

estas embarcações nesta época oscila entre os quarenta e os quarenta e cinco metros⁷ (ver ilustração 8).

Não é certo o momento em que o *Arsenale Vecchio* de Veneza terá sido originalmente erguido, no entanto é a partir das primeiras décadas do século XIII que surgem informações sobre a sua configuração. Esta estrutura era rodeada por uma cerca defensiva que a protegia de qualquer ataque exterior e teria 155m de comprimento e 207m de largura (ver imagem 2). Ainda assim este arsenal não era suficiente para as necessidades da grande frota de galés da *Sereníssima*, pois no século XIV foi construído o *Arsenale Nuovo*, adjacente ao antigo arsenal, com cerca de 142m de comprimento e 177m de largura. Segundo a documentação da época e o número de naves desta impressionante estrutura, a frota de galés produzida e mantida nos arsenais da *Sereníssima* seria de cerca de uma centena. Estes números são de facto impressionantes, considerando a época e o facto de serem produzidos num mesmo local⁸.



Imagem 2. Vista panorâmica do Arsenal (Vecchio à esquerda, Nuovo em baixo à direita, Novissimo em cima à direita) na Vista de Veneza atribuída a Jacopo de'Barbari, 1500. (Musée Correr, Veneza).

Génova também teve um arsenal importante, mas não se conhece ainda com segurança as suas dimensões nem a sua capacidade. Sabe-se ainda que a frota de Génova, ao

⁷ Giuseppe Gargano, *L'Arsenale di Amalfi: Il Cantiere Navale Della Repubblica Marinara, Amalfi, Comune di Amalfi*, 2010. Sobre as dimensões das galés neste período ver: Fernando Gomes Pedrosa, *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar: 1139-1499*, Lisboa, Academia de Marinha, 1997, pp. 13-21; Luís Miguel Duarte, "A Marinha de Guerra Portuguesa" in *Nova História Militar de Portugal*, vol I., Lisboa, Círculo de Leitores, 2003, p. 305.

⁸ Sobre a evolução dos arsenais medievais de Veneza ver: Philippe Ménard, "L'arsenal de Venise" in *La Corse, La Méditerranée et les Grands Arsenaux Européens du Moyen Âge au XVIII^e Siècle*, Ajaccio, Éditions Alain Piazzola, 2007, pp. 61-96.

contrário da de Veneza, não era construída num mesmo local, pois as galés genovesas eram construídas e mantidas em várias cidades aliadas disseminadas pela costa da Ligúria⁹.

Na Península Ibérica destacavam-se, na época medieval, três cidades com importantes tercenas: Sevilha, Barcelona e Lisboa (ver ilustração 10).

As *Atarazanas* de Sevilha foram erguidas por Afonso X, em 1252, momento em que o avô de D. Dinis compreende a importância estratégica que uma ampla frota de galés poderia conceder a Castela. Estas tercenas foram as maiores da Península Ibérica, sendo compostas por dezassete naves, com comprimento máximo de 100m, e com uma largura total de 180m. Em cada uma destas 17 naves é muito provável que fossem mantidas duas galés, totalizando assim uma capacidade de armazenamento de 34 galés¹⁰.

Barcelona, cidade cabeça do reino de Aragão, é dotada das suas *Drassanes Reials* entre 1282 e 1285, no reinado de Pedro III de Aragão, pai da esposa de D. Dinis. As tercenas de Barcelona estão intimamente ligadas ao processo de expansão mediterrânica. A estrutura erguida nessa época consistia num recinto rectangular, fortificado em três lados. As dimensões totais teriam cerca de 102m de comprimento, no eixo mar-terra e 81m de amplitude no eixo paralelo ao mar. A estrutura original teria nove naves, as quais teriam capacidade para 18 galés¹¹.



Imagem 3. As Drassanes Reials de Barcelona (século XX)¹²

⁹ Michel Balard, “Les arsenaux génois au Moyen Âge” in *La Corse, La Méditerranée et les Grands Arsenaux Européens du Moyen Âge au XVIII^e Siècle, Ajaccio, Éditions Alain Piazzola, 2007, pp. 51-60.*

¹⁰ Julia Barrero, *Aspectos Arquitectónicos de las Atarazanas de Sevilla: Permanencia y transformación, tese de doutoramento em arquitectura apresentada na Universidade de Sevilha, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 2015*; Juan Manuel León e Alejandro Martín Perera, *Las Atarazanas de Sevilla a Finales de La Edad Media, Madrid, Sociedad Española de Estudios Medievales, 2012*; Leopoldo Torres Balbás, “Atarazanas Hispanomusulmanas”, *Al-Andalus, vol. XI, Madrid, 1946, pp. 153-164.*

¹¹ Estrada-Rius, Albert, “Les Drassanes Reials de Barcelona a la Baixa Edat Mitjana”, *Drassana: revista del Museu Marítim nº 11, Barcelona, Museu Marítim de Barcelona, 2003, pp. 36-49.*

¹² Fotografia publicada em: Estrada-Rius, Albert, “Les Drassanes Reials de Barcelona a la Baixa Edat Mitjana”, *Drassana: revista del Museu Marítim nº 11, Barcelona, Museu Marítim de Barcelona, 2003, p. 44*; Robert Terradas I Muntañola, *Les Drassanes de Barcelona, tese de doutoramento apresentada na Universidade Ramon Llull, Barcelona, 2008*; Iñaki Moreno, Esteve Nadal, “La Reial Drassana de Barcelona: De L’Apogeu Medieval al Fals Declivi en Època Moderna”, in *Actes V Congrés d’Arqueologia medieval i moderna a Catalunya, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 2015, pp. 575-588.*

No caso de Lisboa, as primeiras referências documentais a um “*palatium navigorium regis*”, ou seja a um Paço das naus do rei, situado na Freguesia de Santa Maria da Madalena, surge ainda no reinado de Sancho II¹³. No entanto nada mais se pode acrescentar a esta breve informação sobre estas estruturas de apoio às actividades navais.

As escavações arqueológicas conduzidas por Artur Rocha no local do actual Museu do Dinheiro, ou seja, no extremo ocidental da margem ribeirinha do arrabalde ocidental da Lisboa medieval, revelaram que esta zona da cidade estaria ainda sob a influência das marés, antes da construção do muro Norte das Terceiras¹⁴. Deste modo é possível afirmar que esta zona, não estaria ainda urbanizada em meados do século XIII (ver ilustração 1).

A primeira referência documental à existência de terceiras régias, apenas surge no reinado de D. Dinis, em 1294, quando são referidas umas Casas das Galés pertencentes à Coroa, no contrato para a construção da muralha da Ribeira celebrado entre D. Dinis e o concelho¹⁵. Poucos anos depois, no *Livro dos Bens Próprios*, um inventário da propriedade régia composto entre 1299 e 1300, é afirmado que o rei possuía, na Ribeira, 13 taracenas onde estavam, nesse momento, 12 galés¹⁶. Pelas confrontações que surgem em vários documentos da época é possível reconstituir parcialmente as terceiras originais de D. Dinis (ver ilustração 2)¹⁷. Assim sendo, as 13 taracenas, referidas no *Livro dos Bens Próprios*, parecem corresponder a um edifício organizado em 13 naveas. As reconstituições que aqui apresentamos alicerçaram-se em três áreas distintas. A primeira foi um estudo comparativo com terceiras medievais de várias cidades marítimas, o que nos possibilitou a compreensão da forma arquitectónica destas estruturas. A segunda foi a consulta à documentação medieval referente a Lisboa, com especial enfoque na documentação notarial, o que nos revelou os limites aproximados das terceiras régias de Lisboa e a evolução desta estrutura ao longo da idade média. O terceiro e último componente, fundamental para a nossa reconstituição, consistiu na confrontação dos dados provenientes de escavações

¹³ ANTT, *Mosteiro de Chelas, maço 9, doc. 175, de Outubro de 1237*.

¹⁴ Sobre a escavação no quarteirão do Banco de Portugal ver: Artur ROCHA et alii, “Edifício sede do Banco de Portugal em Lisboa. Um primeiro balanço dos trabalhos arqueológicos” in *Arqueologia em Portugal: 150 anos, Lisboa, Associação dos Arqueólogos Portugueses, 2013*; Artur ROCHA, “Uma muralha, vários percursos”, *Rossio: Estudos de Lisboa, nº 3, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 2014, pp. 80-87*; Artur ROCHA, Manuel Fialho SILVA, “A Génese da Judiaria Pequena no século XIV”, in *Lisboa Medieval: Gentes, Espaços e Poderes, Lisboa, IEM, 2016, pp. 223-240*.

¹⁵ AML, *Livro dos Pregos, doc. 20*; ANTT, *Chancelaria de D. Dinis, Livro 2, fl. 81v.*; transcrito parcialmente em: Augusto Vieira da SILVA, *As Muralhas da Ribeira de Lisboa, 3ª ed., vol. I, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1987, pp. 27-29*.

¹⁶ *Livro dos bens Próprios de Reis e Rainhas, ANTT, Núcleo Antigo, cód. 314, fl. 18v. publicado em: Cabido da Sé. Sumários de Lousada. Apontamentos dos Brandões. Livro dos bens próprios dos Reis e Rainhas. Documentos para a história da Cidade de Lisboa, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1954, p. 352*.

¹⁷ Ver: Manuel Silva, *Mutação Urbana na Lisboa Medieval: das Taífas a D. Dinis, tese de doutoramento apresentada na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2017, pp. 367-382*.

arqueológicas com todas as outras informações recolhidas¹⁸. Além destes três campos de investigação foi também imprescindível a consulta aos vários estudos publicados sobre as tercenas de Lisboa, destacando-se alguns autores: Augusto Vieira da Silva¹⁹, José de Vasconcelos e Menezes²⁰, e Fernando Gomes Pedrosa²¹. Não é conhecido com exactidão o momento da construção das tercenas régias de Lisboa, pois apenas está documentada a existência de “*Casas das Galés*” pertencentes à Coroa, em 1294, durante o reinado de D. Dinis. No entanto, não se deve ignorar a possibilidade de que esta estrutura já existisse anteriormente a este reinado e que tenha sido amplamente reestruturada na última década do século XIII, pois ocorreu nesse momento uma ampla reconfiguração urbana na Ribeira através de uma acção concertada entre o monarca e o concelho da cidade. Nessa reconfiguração sobressaiam a construção da muralha da Ribeira e a urbanização erguida em simultâneo com estrutura defensiva, mais precisamente, a fachada sul da Rua Nova e a fachada norte da Rua da Ferraria²². Entre 2010 e 2011 foi encontrado, em escavações arqueológicas realizadas no Banco de Portugal, o muro norte das Tercenas medievais, o qual é publicamente conhecido como “Muralha de D. Dinis”, facto que não colabora para a divulgação da história destas importantes estruturas de apoio às actividades da marinha medieval portuguesa. Na realidade ambas as estruturas, tercenas e muralha da Ribeira, estavam intimamente ligadas no que respeita à morfologia urbana, pois a orientação da muralha coincidia com a orientação do muro Norte das tercenas, causa maior da referida ambiguidade. Ainda para mais, a própria estrutura das tercenas pode ter sido totalmente remodelada no mesmo momento em que a muralha foi erguida durante a última década do século XIII. Seja como for, não podemos deixar de sublinhar que o muro encontrado no quarteirão do Banco de Portugal, já no século XXI surge inúmeras vezes em documentos medievais denominado como “muro das tercenas”, ou

¹⁸ Entre a última década do século XX e meados da década actual foram efectuadas, de que tenhamos conhecimento, três escavações arqueológicas que incidiram sobre a área das tercenas medievais. Em 1997, por uma equipa de arqueólogos da Câmara Municipal de Lisboa, na Praça do Município; entre 2010 e 2011 pela empresa Arqueohoje, no quarteirão do Banco de Portugal; em 2014 pela empresa Neoépica, na Pousada de Lisboa, Praça do Comércio. Os relatórios destas escavações podem ser consultados no Arquivo de Arqueologia Portuguesa, no Palácio da Ajuda, sob a alçada da Direcção Geral do Património Cultural.

¹⁹ Augusto Vieira da Silva, *As Muralhas da Ribeira de Lisboa, vol. II, 3ª ed, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1987, pp.5-35.*

²⁰ José de Vasconcelos e Menezes, “Tercenas de Lisboa I”, *Revista Municipal, 2ª série, nº 16, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1986, pp. 3-17; Tercenas de Lisboa II, Revista Municipal, 2ª série, nº 17, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1986, pp. 3-14; “Tercenas de Lisboa III, Revista Municipal, 2ª série, nº 19, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1987, pp. 3-14.*

²¹ Fernando Gomes Pedrosa, “As Terçanabal do Infante D. Henrique” in *Memórias 2013, vol. XLIII, Academia da Marinha, Lisboa, 2015, pp.95-120.*

²² Cf. Manuel Silva, *Mutação Urbana na Lisboa Medieval: das Táifas a D. Dinis, tese de doutoramento apresentada na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2017, pp. 310-354.*

seja, este muro era no século XIV conhecido como “muro das tercenas” e não como uma muralha²³.

Nos meados do século XIV as tercenas régias de Lisboa foram alvo de uma expansão na direcção da Oura, ou seja, na direcção ocidental em relação ao edifício original (ver ilustração 3). Esta expansão é conhecida devido a uma confirmação de 1352 de um escambo anterior realizado entre o concelho e a Coroa onde se refere que o concelho deu um campo à Coroa para aí serem erguidas tercenas para quatro galés, ou seja, uma estrutura com quatro naves²⁴. Escavações arqueológicas de emergência realizadas pelos arqueólogos da Câmara Municipal de Lisboa, em 1997, no momento da construção de um parque de estacionamento na Praça do Município revelaram um muro que consideramos estar relacionado com esta expansão das tercenas de Afonso IV, e não com a muralha fernandina, tal como foi considerado pelos arqueólogos responsáveis. Além disso, na mesma escavação foi também encontrado um conjunto de estruturas de madeira preparadas para a construção naval²⁵, algo que não nos deve surpreender, pois a referida confirmação de 1352 refere que existiam exactamente nesse local “*casas em que el Rei tem a madeira junto com o muro das tercenas*”²⁶.

Esta expansão das tercenas de Lisboa, as maiores e mais relevantes do reino, permitiria a Afonso IV possuir uma frota de galés mais numerosa, facto preponderante para o prosseguimento de uma política de desenvolvimento da marinha que pode ser reconhecida na bula de Inocêncio VI, Romana mater ecclesia, de 12 de Fevereiro de 1355,

²³ Um aforamento de Afonso IV, em 1327, de um sótão e sobrado localizado na Judiaria Nova surge nas confrontações a sul o “*muro da mha taracena*” (cf. ANTT, *Chancelaria Afonso IV, livro 3, fl. 11; publicado em Chancelaria de Afonso IV, vol I, INIC, p. 114*); Um outro aforamento de Afonso IV, em 1327, de um sobrado na Judiaria Nova, é referido nas confrontações a sul uma via “*pulvega e o Muro da taracena*” (cf. ANTT, *Chancelaria Afonso IV, livro 3, fl. 11; publicado em Chancelaria de Afonso IV, vol I, INIC, p. 116*); Um outro aforamento de Afonso IV de um sótão localizado na Judiaria Nova refere nas confrontações a sul “*o muro da dicta taracena*” (cf. ANTT, *Chancelaria Afonso IV, livro 3, fl. 11; publicado em: Chancelaria de Afonso IV, vol I, INIC, p. 116*).

²⁴ Cf. ANTT, *Direitos Reais, Livro 2, fl. 272 v., de 1352: “um campo que o dito concelho há na dita cidade, no logar que chamam a Oyra, em o qual campo nosso senhor elRei D. Afonso o 4º soe de ter suas galés, pelas divisões que abi são postas, de guisa que possam ai fazer taracena para estarem quatro galés”, transcrição por Augusto Vieira da SILVA, *As muralhas da Ribeira de Lisboa, vol. II, 3ª ed. Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1987, pp. 66-67*.*

²⁵ A datação destas estruturas de madeira parece ser ainda discutível, pois, apesar de as análises em C14 terem apresentado uma datação entre os séculos XIII e XIV, a dimensão das referidas peças parece apontar, segundo alguns autores, para o início da época moderna (Carlos Caetano, Rodrigo Banha da Silva e José Bettencourt, “O Comércio e vida marítima de Lisboa nos séculos XV e XVI” in *Lisboa 1415 Ceuta: história de duas cidades, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 2015, p.155*). No entanto outros autores parecem considerar as análises do C14 como fiáveis (Francisco Alves e Paulo Rodrigues, “*Une approche archéologique des origines méditerranéennes de la tradition ibéro-atlantique en architecture navale*” in *Rotte e porti del Mediterraneo dopo la caduta dell’Impero romano, Genova, Rubbettino Editore, 2004, p. 137*). Outro autor aponta ainda outras hipóteses relacionadas com o tipo de construção das embarcações a que estas madeiras estariam destinadas, como explicação para a datação medieval apontada pelas análises de C14 (João Alves, *Approche archéologique d’un chantier naval medieval. La découverte des vestiges d’architecture navale de la Praça do Município, Lisbonne, Portugal, dissertação de mestrado apresentada na Universidade de Paris, Sorbonne I, 2002*).

²⁶ Cf. ANTT, *Direitos Reais, Livro 2, fl. 272 v., de 1352*.

dirigida ao arcebispo de Braga e aos bispos de Évora e Viseu, onde se afirma, que Afonso IV havia pedido ao papa a concessão de um subsídio de dízima para combater os muçulmanos armando as suas galés e construindo outras²⁷. Através da referida expansão, as tercenas régias de Lisboa puderam, desde meados do século XIV, alojar, na sua capacidade máxima, 17 galés, números que, a nível Ibérico só teriam paralelo em Barcelona, onde em nove naves se podiam manter dezoito galés, e em Sevilha onde em dezassete naves se podiam manter trinta e quatro. Todavia, estes números não devem ser considerados de forma rígida, pois muitas vezes as naves das tercenas eram ocupadas por materiais de apoio à construção e à manutenção das galés. No caso da frota portuguesa medieval, Saturnino Monteiro propôs que o seu número ascendesse, nos reinado de Afonso IV e de D. Fernando, às três dezenas de galés, número que incluiria todas as galés mantidas no reino, e não apenas as que eram mantidas nas tercenas de Lisboa²⁸.

Durante os dez anos do reinado de D. Pedro não temos notícia de alterações na estrutura arquitectónica das tercenas. Podemos apenas confirmar que estas continuam em funcionamento através da manutenção do interesse da Coroa no prosseguimento das políticas dos anteriores monarcas. Logo no primeiro ano do reinado, D. Pedro confirma as anteriores cartas de privilégios que o seu pai tinha concedido aos mercadores genoveses, milaneses e prazentins²⁹, o que revela que o rei tinha noção da importância do comércio internacional o qual era feito, obviamente, por via marítima, o que obrigava à manutenção de uma costa segura, o que por sua vez só seria possível com a manutenção de uma armada de galés em prontidão. A relação com os Pessanhas, a família genovesa que D. Dinis trouxe para Lisboa para comandar a marinha portuguesa manteve-se, aparentemente, sem sobressaltos, pois no primeiro ano do seu reinado, o rei confirma os termos da carta de mercê do cargo de Almirante do reino³⁰, realizada por D. Dinis em 1317, e posteriormente confirmada por Afonso IV, e em 1361, D. Pedro concede uma carta de mercê a Lançarote Pessanha, Almirante do reino, sobre os direitos de ancoragem dos navios que aportarem nos vários portos e lugares do reino³¹. Além destas informações é conhecido que, pelo menos em dois momentos, galés portuguesas participaram em acções militares nas costas de Castela e Aragão, nomeadamente em 1359, quando dez galés e uma galeota, comandadas por Lançarote Pessanha participam por três meses na guerra entre Castela e Aragão³², e em 1364 quando uma dezena de galés portuguesas são enviadas em apoio de Castela no bloqueio do porto de Valencia³³. Parece-nos provável

²⁷ Bula de Inocêncio VI, *Romana mater ecclesia de 21 de Fevereiro de 1355*. Publicada em João Silva Marques (ed.), *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, Lisboa, INIC, 1988, pp. 98-103.

²⁸ Cf. Armando Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa: 1139-1521*, 3ª ed., Oeiras, A. S. S. Monteiro, 2013, p. 40.

²⁹ ANTT, *Chancelaria de D. Pedro I, Livro I, fl. 3, de 22 de Junho de 1357*.

³⁰ ANTT, *Chancelaria de D. Pedro I, Livro I, fl. 2, de 26 de Junho de 1357*.

³¹ ANTT, *Chancelaria de D. Pedro I, Livro I, fl. 50, de 11 de Março de 1361*.

³² Cf. Pedro López de Ayala, *Cronica de D. Pedro I de Castela, Barcelona, edição planeta, 1991, cap. XI, p. 218 e cap. XVIII, p. 227*.

³³ Conde D. Pedro, *Cronica geral de Espanha de 1344*, ed. Critica Lindley Cintra, vol. IV, Imprensa Nacional - Casa da Moeda, Lisboa 1990. cap. 2, p. 538; ANTT, *Mosteiro de Alcobaça, 1ª Incorporação, docs. régios, maço 4, doc. 21, de 1365 Maio 25*.

que estas frotas de galés portuguesas tivessem a sua base naval, pelo menos na sua maior parte, nas tercenos régias de Lisboa.

O reinado de D. Fernando (1367-1383) foi prolífero em batalhas navais, onde as tercenos de Lisboa tiveram papel de destaque em vários desses momentos. A grande armada enviada, em 1369, para o bloqueio marítimo feito a Sevilha, constituída por vinte e oito galés régias, quatro galés de um genovês, Mice Reinel de Guirimaldo e ainda três dezenas de naus, terá sido em boa parte construída nas tercenos de Lisboa³⁴. Do mesmo modo, é possível supor que muitas das vinte e uma galés portuguesas que participaram no desastre de Saltes, em 1381, seriam originárias das tercenos lisboetas³⁵. Os capítulos apresentados nas cortes do Porto de 18 de Julho de 1372 comprovam que as tercenos e as actividades que eram realizadas na sua esfera, como a construção das galés, dos remos para as galés, das armas, do biscoito, da calafetagem das galés eram actividades muito dispendiosas e relevantes na economia urbana, ao ponto de o conelho pedir a D. Fernando que se contivesse nos gastos relativos a estas actividades e que não construísse mais tercenos³⁶.

No cerco de 1373, é junto às tercenos de Lisboa que a frota castelhana se vai posicionar, no estranho episódio em que Lançarote Pessanha se recusou a enfrentar a armada castelhana, o que lhe valeu a destituição do cargo de Almirante por ter permitido que as galés castelhanas tenham entrado no Tejo sem oposição³⁷. Poucos meses após este cerco de 1373, D. Fernando ordenou a construção da cerca nova que protegeria finalmente os já muito desenvolvidos arrabaldes da cidade que se encontravam à mercê de ataques quer por mar ou por terra³⁸. A construção desta nova cintura de muralhas e a relação desta estrutura com as tercenos régias não foi até agora analisada com suficiente rigor. Tentaremos aprofundar esta questão fazendo recurso tanto à análise da documentação medieval como à análise aos resultados das escavações arqueológicas. Entre 2014 e 2015, ocorreram sondagens arqueológicas na Praça do Comércio, no antigo edifício do Ministério da Administração Interna, a actual Pousada de Portugal, onde se encontraram vestígios de estruturas medievais que os arqueólogos responsáveis, pertencentes à empresa Neoépica, consideraram pertencer à Cerca Fernandina³⁹. Contudo, estes vestígios não apresentaram a continuidade que se esperaria numa muralha, pelo contrário, foi verificada uma descontinuidade que os arqueólogos responsáveis supuseram estar relacionada com afecções de obras posteriores. Na nossa interpretação, afiguram-se dois cenários possíveis.

Num primeiro cenário, a Cerca Fernandina coincidiria com a fachada sul das tercenos originais (ver ilustração 4 – hipótese A). Assim sendo, as tercenos originais teriam

³⁴ Fernão Lopes, *Crónica de D. Fernando*, cap. XLII.

³⁵ Fernão Lopes, *Crónica de D. Fernando*, cap. CXXIV.

³⁶ Cf. *Biblioteca Nacional de Lisboa*, Mss. 2638; publicado em *Descobrimentos Portugueses*, supl. ao vol. I, Lisboa, INIC, 1988, p. 297 e segs.

³⁷ Fernão Lopes, *Crónica de D. Fernando*, cap. LXXIV.

³⁸ Fernão Lopes, *Crónica de D. Fernando*, cap. LXXXVIII.

³⁹ Cf. *Relatório Final da Intervenção Arqueológica na Pousada de Lisboa – Praça do Comércio, Neoépica, Abril 2015, Mem-Martins*. Consultado no Arquivo de Arqueologia de Portugal, DGPC (Processo CNS 35358).

cerca de quarenta metros de comprimento, o que explicaria o número de doze galés em treze tercenas das tercenas no início do século XIV, referido no *Livro dos Bens Próprios*⁴⁰, ou seja, uma galé para cada nave, ao invés das tercenas de Barcelona ou de Sevilha que poderiam albergar duas galés em cada nave e que tinham cerca de 100 metros de comprimento. As tercenas de Lisboa poderiam, neste primeiro cenário, ter uma capacidade de apenas uma galé por cada nave, tal como acontecia nas tercenas de Málaga⁴¹ e de Valência⁴². Esta primeira proposta também explicaria a descontinuidade da estrutura classificada como muralha fernandina pelos arqueólogos da empresa Neoépica. Além disso, permitiria também esclarecer como as tercenas puderam continuar a laborar inseridas na estrutura defensiva fernandina, numa posição topográfica que encontra paralelos óbvios na segunda cintura de muralhas medievais de Barcelona que, tal como Lisboa, aproveitava o edifício das tercenas no extremo sudoeste da muralha.

Num segundo cenário, a Cerca Fernandina teria atravessado as Terceiras erguidas no reinado de D. Dinis, inutilizando-as em boa parte, visto que entre os vestígios da suposta cerca fernandina do quarteirão da Pousada e o muro norte das tercenas encontrado no quarteirão do Banco de Portugal se mede mais de quarenta metros. Se assim foi, devemos admitir que terão sido erguidas novas tercenas à frente da Cerca Fernandina, pois a documentação continua, após a data de construção da muralha, a referir a existência de tercenas em pleno funcionamento exactamente no mesmo local (ver ilustração 5 – hipótese B)⁴³.

Importa também sublinhar a relevância que o edifício das tercenas régias tinha na cidade de Lisboa, pois era, sem qualquer comparação o maior edifício da cidade, e agregava em si centenas de pessoas que trabalhavam na construção e na manutenção das galés, função para a qual foi este edifício construído⁴⁴.

Note-se também que quando Manuel Pessanha toma posse do cargo de Almirante do reino, Lisboa já possuía uma estrutura de apoio à construção e manutenção de galés que inseria o reino no seio das potências marítimas mediterrânicas (ver tabela 1).

⁴⁰ *Livro dos Bens Próprios de Reis e Rainhas, A.N.T.T., Núcleo Antigo, cód. 314, fl. 18v. publicado em: Cabido da Sé. Sumários de Lousada. Apontamentos dos Brandões. Livro dos bens próprios dos Reis e Rainhas. Documentos para a história da Cidade de Lisboa, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1954, p. 352.*

⁴¹ As medidas das tercenas de Málaga foram alvo de um erro de escala por parte de Leopoldo Torres Balbás, que lhes considerou apenas 24m de comprimento, no entanto a análise ao edifício existente do mercado permite compreender que o comprimento real das tercenas medievais seria aproximadamente o dobro do referido pelo historiador espanhol. Aguilar Garcia, M.^a Dolores, “El Mercado de Atarazanas” in *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, nº 6, Málaga, Universidad de Málaga, 1983, pp. 7-23; Leopoldo Torres Balbás, “Atarazanas Hispanomusulmanas”, *Al-Andalus*, vol. XI, Madrid, 1946.

⁴² Cf. Contreras Zamorano, Gemma M.^a. “Las atarazanas del Grao de la mar”, Valencia, Ajuntament de València, 2002.

⁴³ Cf. *Livro dos Pregos, Doc. 103, de 1395; ANTT, Chancelaria D. João I, L. 5, fl. 42v. de 16 de Maio de 1403; Livro das Posturas antigas, Lisboa, Câmara Municipal Lisboa, 1974, pp. 9-10, de 28 de Julho de 1435.*

⁴⁴ As tercenas régias de Lisboa possuíam oficiais régios que compunham uma hierarquia que demonstra a relevância que a estrutura detinha na vida social e económica da cidade. O estudo desta instituição está ainda por fazer, apesar de a documentação ser prolífera no registo destes homens que trabalhavam nas tercenas régias tal como se pode observar na documentação já publicada em: João Silva Marques (ed.), *Descobrimientos Portugueses, vol. I, Lisboa, INIC, 1988.*

Sintetizando, o apoio da Coroa ao desenvolvimento da marinha nos reinados de D. Dinis e de Afonso IV revela uma indubitável intenção por parte destes monarcas em aproveitar o potencial marítimo possibilitado pela ampla costa portuguesa e pela posição estratégica que esta ocupava. A construção e ampliação das tercenas régias de Lisboa por parte destes monarcas é um indício claro dessa vontade. O reinado de D. Fernando pode ser visto como um momento de auge das tercenas de Lisboa, pois foi o momento mais alto no que respeita à produção de galés no reino de Portugal. Nos reinados seguintes, Portugal virou definitivamente a sua atenção para o Atlântico, iniciando-se o extraordinário processo dos descobrimentos, que só pôde acontecer devido aos antecedentes aqui referidos, onde, como vimos, ocorreu um incentivo claro por parte da Coroa ao desenvolvimento das actividades navais, onde as tercenas régias de Lisboa tiveram um papel de protagonista.

Tabela 1

	Data	Comprimento	Largura	Número de naves / galés
Lisboa	1375	45m?	170m?	17 / 17
Valencia	1400	45m	63m	5 / 5
Málaga	1391	50m	80m	7 / 5
Barcelona	1290	102m	81m	9 / 18
Sevilha	1253	100m	180m	17 / 34
Amalfi	Séc. XIV	90m	15m ?	4
Veneza (<i>Darsena Vecchia</i>)	1325	155m	207m	>20 / >40 ?
Veneza (<i>Arsenale Nuovo</i>)	1325	142m	177m	>20 / >40 ?

PRANCHA 01

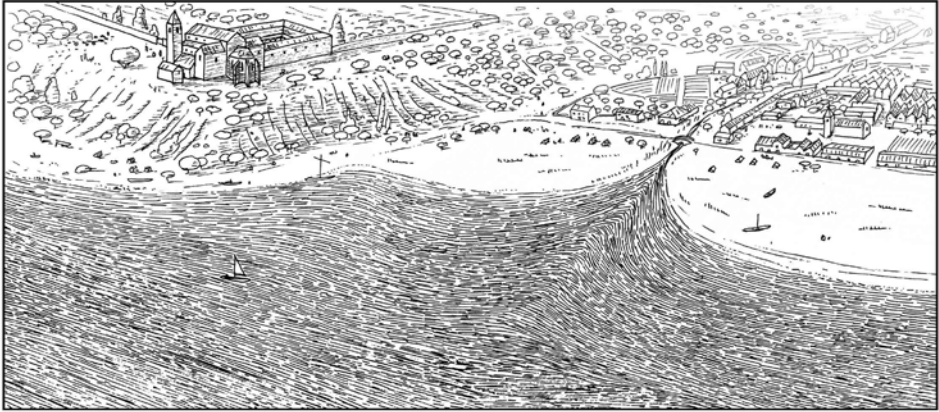


Ilustração 1. Reconstituição da margem ribeirinha do Arrabalde Ocidental (c. 1250)

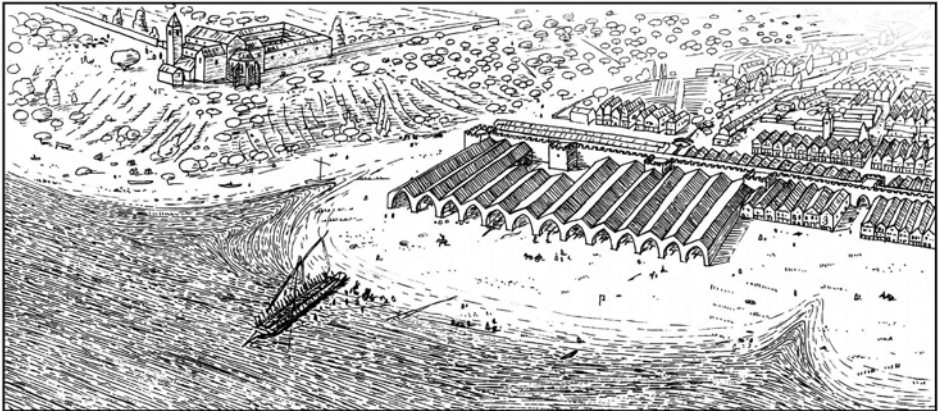


Ilustração 2. Reconstituição das Terceiras régias de Lisboa: com a remodelação da Ribeira realizada no reinado de D. Dinis (c. 1325)

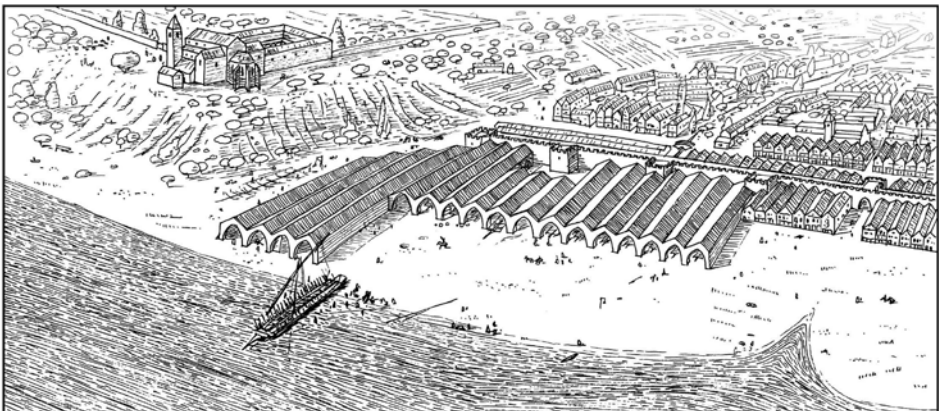


Ilustração 3. Reconstituição das Terceiras régias de Lisboa: com a ampliação de quatro naves durante o reinado de D. Afonso IV (c. 1355)

PRANCHA 02

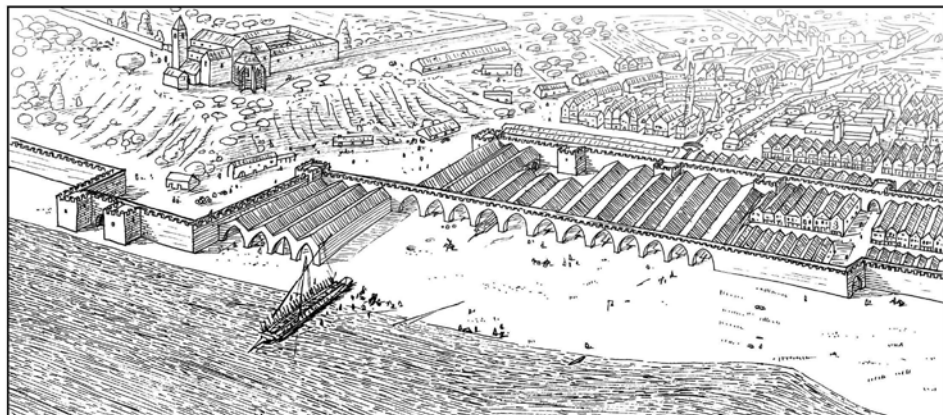


Ilustração 4. Reconstituição das Terrenas régias de Lisboa: com a Cerca Fernandina [hipótese A] (c. 1375)

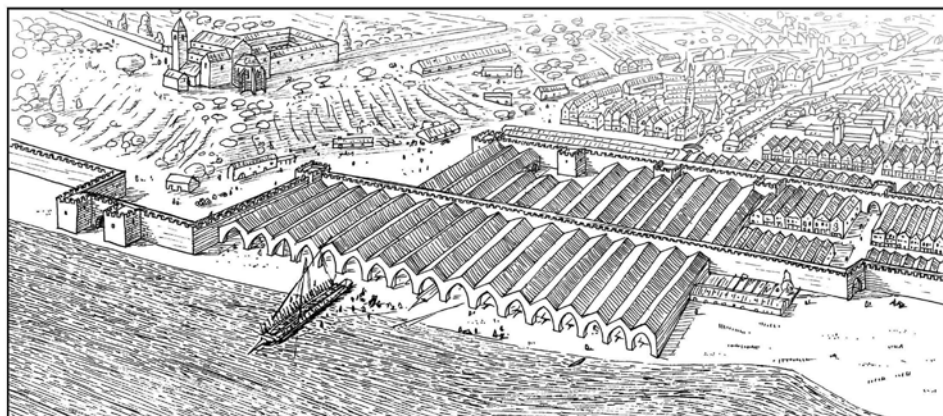


Ilustração 5. Reconstituição das Terrenas régias de Lisboa: com a Cerca Fernandina [hipótese B] (c. 1375)



Ilustração 6, 7 e 8. Estado actual das Terrenas de Alanya (séc. XIII), das Terrenas de Valência (séc. XIV) e das Terrenas de Amalfi (documentadas no século XI).

PRANCHA 03

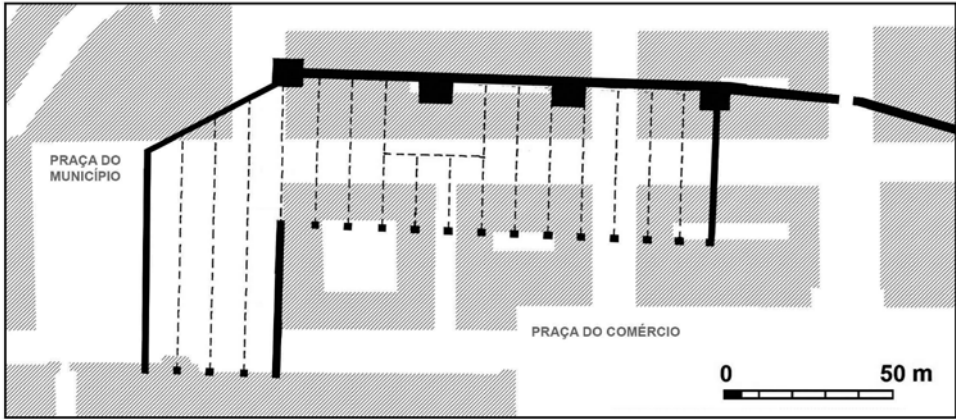


Ilustração 9. Planta das Terceiras de Lisboa em 1325 com o edificado urbano actual

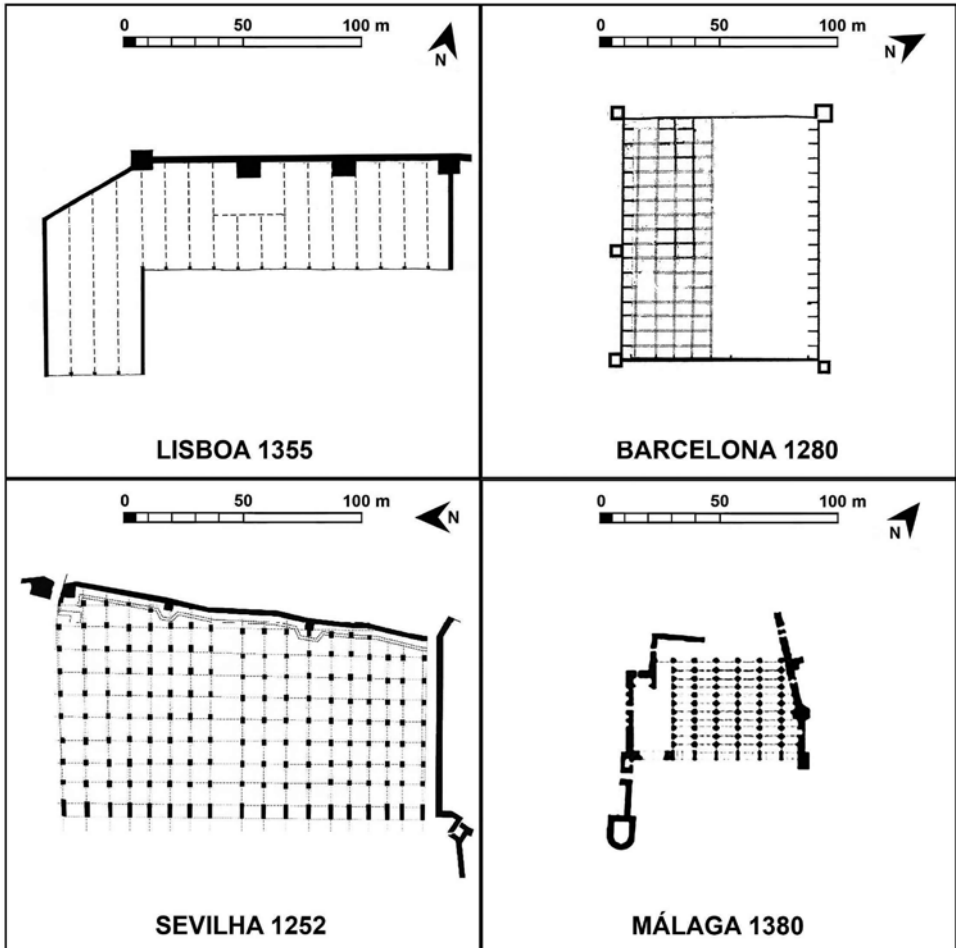


Ilustração 10. Plantas comparativas de tercenas medievais ibéricas

Bibliografia

Fontes Publicadas:

- Crónica de Portugal de 1419, Universidade de Aveiro, 1998.
- Chancelaria de Afonso IV, vol I, Lisboa, INIC, 1990.
- Descobrimientos Portugueses, vol. I, Lisboa, INIC, 1988.
- Descobrimientos Portugueses, supl. ao vol. I, Lisboa, INIC, 1988.
- Pedro López de Ayala, Cronica de D. Pedro I de Castela, Barcelona, edição planeta, 1991.
- Conde D. Pedro, Cronica geral de Espanha de 1344, ed. cr. Lindley Cintra, vol. IV, Imprensa Nacional - Casa da Moeda, Lisboa, 1990.
- Livro dos Pregos, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 2017.
- Livro das Postura antigas, Lisboa, Câmara Municipal Lisboa, 1974.

Manuscritas:

- Arquivo Nacional da Torre do Tombo:
- Mosteiro de Chelas, maço 9, doc. 175.
- Chancelaria de D. Dinis, Livro 2, fl. 81v.
- Núcleo Antigo, cód. 314, fl. 18v.
- Direitos Reais, Livro 2, fl. 272 v.
- Chancelaria de D. Pedro I, Livro I, fl. 3
- Chancelaria de D. Pedro I, Livro I, fl. 2
- Chancelaria de D. Pedro I, Livro I, fl. 50
- Chancelaria D. João I, L. 5, fl. 42v.
- Mosteiro de Alcobaça, 1ª Incorporação, docs. régios, maço 4, doc. 21

Estudos

- Aguilar Garcia, M.^a Dolores, “El Mercado de Atarazanas” in Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia, nº 6, Málaga, Universidad de Málaga, 1983, pp. 7-23.
- Amândio de Barros, “A Preparação das Armadas no Portugal de Finais da Idade Média”, Revista da Faculdade de Letras: História, nº 7, Porto, Universidade do Porto, 1990.
- Armando Saturnino Monteiro, Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa: 1139-1521, 3ª ed., Oeiras, A. S. S. Monteiro, 2013.
- Artur Rocha et alii, “Edifício sede do Banco de Portugal em Lisboa. Um primeiro balanço dos trabalhos arqueológicos” in Arqueologia em Portugal: 150 anos, Lisboa, Associação dos Arqueólogos Portugueses, 2013.

- Artur Rocha, “Uma muralha, vários percursos”, *Rossio: Estudos de Lisboa*, nº 3, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 2014, pp. 80-87.
- Artur Rocha, Manuel Fialho Silva, “A Génese da Judiaria Pequena no século XIV”, in *Lisboa Medieval: Gentes, Espaços e Poderes*, Lisboa, IEM, 2016, pp. 223-240.
- Augusto Vieira da Silva, *As Muralhas da Ribeira de Lisboa*, 3ª ed., 2. vols., Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1987.
- Carlos Caetano, Rodrigo Banha da Silva e José Bettencourt, “O Comércio e vida marítima de Lisboa nos séculos XV e XVI” in *Lisboa 1415 Ceuta: história de duas cidades*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 2015.
- Contreras Zamorano, Gemma Mª. “Las atarazanas del Grao de la mar”, Valencia, Ajuntament de València, 2002.
- Crónica de Portugal de 1419*, Universidade de Aveiro, 1998.
- Estrada-Rius, Albert, “Les Drassanes Reials de Barcelona a la Baixa Edat Mitjana”, *Drassana: revista del Museu Marítim* nº 11, Barcelona, Museu Marítim de Barcelona, 2003, pp. 36-49.
- Fernando Gomes Pedrosa, “As Terceiras Medievais e a Terçanabal do Infante D. Henrique” in *Memórias* 2013, vol. XLIII, Academia da Marinha, Lisboa, 2015, pp.95-120.
- Fernando Gomes Pedrosa, *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar: 1139-1499*, Lisboa, Academia de Marinha, 1997.
- Francisco Alves e Paulo Rodrigues, “Une approche archéologique des origines méditerranéennes de la tradition ibéro-atlantique en architecture navale” in *Rotte e porti del Mediterraneo dopo la caduta dell’Impero romano*, Genova, Rubbettino Editore, 2004.
- Giuseppe Gargano, *L’Arsenale di Amalfi: Il Cantiere Navale Della Repubblica Marinara*, Amalfi, Comune di Amalfi, 2010.
- José de Vasconcellos e Menezes, “Terceiras de Lisboa I”, *Revista Municipal*, 2ª série, nº 16, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1986, pp. 3-17.
- José de Vasconcellos e Menezes, “Terceiras de Lisboa II”, *Revista Municipal*, 2ª série, nº 17, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1986, pp. 3-14.
- José de Vasconcellos e Menezes, “Terceiras de Lisboa III”, *Revista Municipal*, 2ª série, nº 19, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, 1987, pp. 3-14.
- Iñaki Moreno, Esteve Nadal, “La Reial Drassana de Barcelona: De L’Apogeu Medieval al Fals Declivi en Època Moderna”, in *Actes V Congrès d’Arqueologia medieval i moderna a Catalunya*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 2015, pp. 575-588.
- João Alves, *Approche archéologique d’un chantier naval medieval. La découverte des vestiges d’architecture navale de la Praça do Município*, Lisbonne, Portugal, dissertação de mestrado apresentada na Universidade de Paris, Sorbonne I, 2002.
- João Silva Marques (ed.), *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, Lisboa, INIC, 1988.
- Juan Manuel León e Alejandro Martín Perera, *Las Atarazanas de Sevilla a Finales de La Edad Media*, Madrid, Sociedad Española de Estudios Medievales, 2012.
- Julia Barrero, *Aspectos Arquitectónicos de las Atarazanas de Sevilla: Permanencia y transformación*, tese de doutoramento em arquitectura apresentada na Universidade de Sevilha, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 2015.

Keay, S. (2018). Building 5 - Portus Project. [online] Portus Project. Disponível em: <http://www.portusproject.org/fieldwork/buildings/building5/> [Acedido em 25 Abril de 2018].

Lentini, Maria Costanza, David Blackman, and Jari Pakkanen. “The Shipheds of Sicilian Naxos: a Second Preliminary Report (2003–6).” *The Annual of the British School at Athens*, nº 103, 2008, 299–366.

Leopoldo Torres Balbás, “Atarazanas Hispanomusulmanas”, *Al-Andalus*, vol. XI, Madrid, 1946.

Lionel Casson, *Illustrated History of Ships and Boats*, New York, Doubleday, 1964.

Luís Miguel Duarte, “A Marinha de Guerra Portuguesa” in *Nova História Militar de Portugal*, vol I., Lisboa, Círculo de Leitores, 2003, pp. 290-346.

Manuel Fialho Silva, *Mutação urbana na Lisboa Medieval: Das Taifas a D. Dinis*, tese de doutoramento apresentada na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 2017.

Michel Balard, “Les arsenaux génois au Moyen Âge” in *La Corse, La Méditerranée et les Grands Arsenaux Européens du Moyen Âge au XVIII^e Siècle*, Ajaccio, Éditions Alain Piazzola, 2007, pp. 51-60.

Philippe Ménard, “L’arsenal de Venise” in *La Corse, La Méditerranée et les Grands Arsenaux Européens du Moyen Âge au XVIII^e Siècle*, Ajaccio, Éditions Alain Piazzola, 2007, pp. 61-96.

Relatório Final da Intervenção Arqueológica na Pousada de Lisboa – Praça do Comércio, Neoépica, Abril 2015, Mem-Martins. Consultado no Arquivo de Arqueologia de Portugal, DGPC (Processo CNS 35358).

Robert Terradas I Munntañola, *Les Drassanes de Barcelona*, tese de doutoramento apresentada na Universidade Ramon Llull, Barcelona, 2008.

ÁLVARO DE BRITO E GIL DE BRITO: VEDORES-MORES DA ARTILHARIA (1441 E 1450)

Tiago Machado de Castro

Na entrada do século XV a artilharia pirobalística havia cumprido um percurso com cerca de cem anos, onde evoluiu de uma arma que essencialmente produzia espanto, ligada às artes alquímicas e diabólicas, tal como aponta Contamine¹, para uma cada vez mais eficaz ferramenta de guerra, capaz de vencer as fortalezas. Também, Virgílio Pissarra, de forma simples mas completa, descreve que a artilharia de finais do XIV servia para assustar cavalos, mas que cem anos mais tarde afundava navios². Visões sobre esta arma podem ser observadas nas fontes portuguesas de época, onde no *Leal conselheiro* de D. Duarte ficou anotado o espanto pelo poder da pólvora lançar grandes pedras e na Crónica do Infante D. Pedro, onde a artilharia é descrita como invenção diabólica destinada à destruição do homem³.

As primeiras décadas do século XV foram de definitiva afirmação da artilharia no panorama das hostes militares europeias, proveniente da evolução da sua eficácia em combate e das suas técnicas de produção. A sua implementação na Europa quatrocentista é sistematizada num artigo de Clifford J. Rogers, onde descreve o conceito de *Artillery Revolution*, colocando nas primeiras quatro décadas do século XV um conjunto de progressos na confeção de pólvora, no desenho, técnicas e custos de fabrico das peças de artilharia, que possibilitaram uma maior frequência de sucessos no confronto entre os sistemas pirobalísticos ofensivos e as fortalezas, permitindo aos estados com maiores trens de artilharia a imposição do seu poderio militar sobre senhorios e territórios limítrofes. Estes últimos usavam as demoradas e dispendiosas operações de cerco como instrumento de desafio aos poderes centrais. A maior rapidez destas operações, provocada pela melhoria da artilharia pirobalística, levou a um consequente aumento dos rendimentos do estado através da anexação desses territórios limítrofes, permitindo aos estados que

¹ Phillipe Contamine, *La guerre au Moyen Âge*. Paris, Presses Universitaires de France, (1^{er} édition 1980), 2014, pp. 258-259.

² José Virgílio Pissarra, “A indústria portuguesa de artilharia nas primeiras décadas do século XVI: um estudo introdutório”, *Vasco da Gama: homens viagens e culturas: actas do congresso internacional*. Coordenação Joaquim Romero Magalhães e Jorge Manuel Flores. vol. I, Lisboa, CNCDP, 1998, p.351.

³ João Gouveia Monteiro, “Castelos e armamento”, *Nova História Militar de Portugal*. Direção de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, Coordenação de José Mattoso, Vol.1, Lisboa, Circulo de Leitores, 2003, p.183. “Levava o Infante governador muita gente de guerra mui bem armada, com todos os instrumentos necessários para os combates, e algumas peças de artilharia, que pouco tempo havia que a milícia diabólica tinha inventado para destruição do género humano”: Gaspar Dias de Landim, *O Infante D. Pedro – Chronica Inédita por [...]*. vol. I, Lisboa, Escripório, 1892, p.88.

detinham maiores recursos a expansão e manutenção de robustos aparelhos militares⁴. Todo este processo foi acompanhado pela formação de aparelhos logísticos cada vez mais centralizados e dependentes do patrocínio estatal, por forma a organizar o sistema produtivo e os crescentes meios humanos necessários à logística das operações de guerra. Ao longo das suas linhas França e Espanha são apontadas como casos que por via da *Artillery Revolution* obtiveram uma consolidação territorial, dando igualmente destaque ao caso de Borgonha, com papel-chave na articulação da guerra dos cem anos, e especialmente interessante neste presente comentário porque os dois primeiros vedores-mor da artilharia portugueses tiveram um período de serviço às ordens do duque de Borgonha. Tal como se aponta no mesmo artigo, a aquisição dos recursos metalúrgicos da Flandres pelos soberanos Borgonheses, levou à criação de um aparelho produtor de artilharia centralizado nos armazéns de Dijon e Lille e uma otimização de recursos que colocaram esta nação na vanguarda da produção artilheira da Europa⁵.

Ciente deste movimento europeu, a coroa portuguesa tomou medidas para formar em Portugal o seu aparelho logístico e de produção de artilharia. Apesar de não nos terem chegado as linhas concretas desse projeto, é possível observá-lo no volume de aquisições de armamento, na contratação dos especialistas estrangeiros e na criação em 1440, logo nos alvares do período da regência de D. Pedro, do ofício de vedor-mor das artilharias, que virá a ter a função de gerir a logística material e humana destes meios⁶. Na documentação de chancelaria do reinado de D. Duarte menciona-se um “mestre dos trons”⁷, que será a primeira referência em nome próprio a um oficial de artilharia em Portugal.

⁴ Clifford J. Rogers, “The Military Revolutions of Hundred Years War”, *The Military Revolution Debate-Readings on the Military Transformation of Early Modern Europe*. Edited by Clifford J. Rogers, Boulder/San Francisco/ Oxford, Westview Press, 1995, pp.74-75. Também: Robert Douglas Smith e Kelly DeVries, *The Artillery of the Dukes of Burgundy*. Woodbridge, The Boydell Press, 2005, pp.134-135.

⁵ Como consequência do processo de *Artillery Revolution* de inícios de quatrocentos, veio-se a verificar já no século XVI uma resposta por parte da arquitetura das fortificações, a qual Rogers, no mesmo artigo, descreve como *Artillery Fortress Revolution*. Para estas ideias, fontes que as suportam e integração no debate de Military Revolution, veja-se: Clifford J. Rogers, *Op. Cit.*, p.75.

⁶ Varela Rubim aponta que está por determinar o real contributo das viagens ao estrangeiro do regente na introdução da artilharia em Portugal, acreditando este autor que nela tiveram peso, assentando essa ideia no volume do movimento de armamento que se vê inscrito em cartas de quitação de feitores, principalmente da Flandres, como sinal demonstrativo de um investimento régio na introdução de sistemas pirolásticos. Nuno José Varela Rubim, “O Armamento Pirolástico (Até fins séc. XV /Inícios séc. XVI)”, *Pera Guerrejar – Armamento Medieval no Espaço Português*. Coordenação de Mário Jorge Barroca e João Gouveia Monteiro, Palmela, Câmara Municipal de Palmela, 2000, p.236.

⁷ Como exemplo o mestre dos trons de D. Duarte, Pero Gonçalves, que surge na documentação, não pela atribuição de seu ofício, mas antes porque para ser escuso do recrutamento dos besteiros do conto tem de pôr caseiro numa quinta da qual era proprietário. ANTT, Chancelaria de D. Duarte, lv.3, fl.42 com publicação em Francisco Sousa Viterbo, *Fundidores de artilharia*. Lisboa, Typ. Universal, 1901, pp.99-100.

A partir da regência de D. Pedro aumenta o número de registos de oficiais com ligações claras ao fabrico de peças, à exploração do salitre e à confeção de pólvora, sinalizando a instalação desta indústria no reino⁸. Esta é ainda uma época onde os oficiais de artilharia gravitam entre os mundos das armas e dos ofícios mecânicos, com fronteiras pouco precisas, sendo personagens envolvidas em todos os passos do processo de artilharia. Mais tarde, numa altura em que a função militar e a de produtor de artilharia serão mais especializadas, a mesma ligação aos ofícios mecânicos irá permanecer, principalmente na definição dos ofícios base onde se deveriam recrutar novos artilheiros⁹.

Em 1449, já com D. Afonso V, o cargo de vedor-mor das artilharias de guerra veio a ser dotado de regimento, sendo o mesmo reconfirmado em 1450. O trabalho aqui apresentado centra-se na documentação que institui e reconfirma este cargo, criado pela coroa portuguesa para gestão dos meios materiais e humanos de artilharia, seguindo a tendência europeia de introdução dos sistemas pirobalísticos nos seus aparelhos de guerra quatrocentistas, observando a par dos documentos, algumas das motivações e condições que levaram à sua introdução em Portugal, e primeiras consequências que daí resultaram.

*

O cargo de vedor-mor das artilharias foi instituído a 22 de Março 1440, por carta do regente D. Pedro, e concedido a Álvaro de Brito, cavaleiro da casa do rei. Nesta concessão ficou atribuído a esse ofício o valor de 5 mil reais brancos, pagos das rendas e dinheiros do almoxarifado de Évora, mediante uma carta anual passada pela fazenda

⁸ Vejam-se as seguintes referências: Afonso Vasques (1443), mestre de fazer salitre e pólvora: ANTT, Chancelaria de D. Afonso V, lv.24, fl.27; Mestre Jaimes (1446 e 1451), carpinteiro e mestre das artilharias de guerra, contratado por 6 mil reais anuais: ANTT, Chancelaria de D. Afonso V, lv.5, fl.38 e lv.37, fl.19; Baltazar (1466), bombardeiro régio, recebe licença para extrair salitre em qualquer parte do reino, desde que pague os direitos reais: ANTT, Chancelaria de D. Afonso V, lv.14, fl.52; João Afonso Crispim (1449), mestre de carpintaria da artilharia real, carta de ordenado: ANTT, Chancelaria de D. Afonso V, lv.34, fl.90; Diogo Gil (1450), bombardeiro régio, filho de Álvaro Gil, artificial régio, recebe uma tença anual: ANTT, Chancelaria de D. Afonso V, lv.34, fl.111; Mestre Henrique Alemão (1451), bombardeiro régio, recebe uma tença anual de 7.200 reais brancos: ANTT, Chancelaria de D. Afonso V, lv.11, fl.43v.

⁹ Sobre a imagem quatrocentista de especialistas de artilharia envolvidos tanto no processo de produção e como na utilização destes meios em combate, veja-se: Nuno Valdez dos Santos, “Artilharia e Artilheiros do Mar”, *Oceanos: Navios e Navegações – Portugal e o Mar*. nº 38, Lisboa, CNCDP, Abril/Junho 1999, p.138. Também: Rudi Roth, “The Renaissance Man”, *Journal of the Ordnance Society*, nº 6, London, Ordnance Society Publishing, 1994, pp.1-8. Para a ligação dos bombardeiros às corporações de ofícios mecânicos e sobre os privilégios dados pela coroa no início do século XVI veja-se: Tiago Machado de Castro, “Obrigação e vontade na precissão do Corpo de Deus. Relação entre ofícios civis e militares à luz de uma resposta régia à Câmara de Lisboa”, *Cadernos do Arquivo Municipal - 2ª Série*. nº2, Lisboa, Arquivo Municipal de Lisboa, 2014, *passim*.

régia¹⁰. No ano seguinte, a 1 de Maio 1441, foi dada nova carta a Álvaro de Brito, que pelo seu teor aparenta complementar a de 1440¹¹. Nesta são-lhe reconhecidos os serviços já prestados e afirma-se autoridade sobre os oficiais ligados aos trabalhos de artilharia. Estes devem ser obedientes e bem-mandados naquilo que pertencer ao seu serviço, ficando com o vedor-mor o poder de impor pena de prisão aos incumpridos. Esta carta de 1441 parece assumir o papel de clarificar a de 1440, que instituiu um novo cargo administrativo e que deve ter criado algumas questões de jurisdição e obediência, justificando-se a necessidade deste complemento ou clarificação do campo de ação de Álvaro de Brito enquanto vedor-mor das artilharias. O documento indica jurisdição sobre os servidores das artilharias de ferro e madeira, interessante ilustração de um momento em que a convivência entre as armas neurobalísticas e pirobalísticas é real.

¹⁰ No mesmo fôlio, com a mesma data e local (Sacavém, 22 de Março 1440), vem outro documento referente a Álvaro de Brito, pelo qual se fixa uma tença anual de quinze mil reais brancos, até se cumprir o valor de mil e quinhentas “cooas de bom ouro, do peso e cunho do rei de França”, relativas ao seu casamento com Leonor de Moura, filha de Lopo Álvares de Moura, e que não haviam até então sido quitadas. Ambos documentos com cota idêntica: ANTT, Chancelaria de Afonso V, lv.20, fl.55. Veja-se também confirmação feita por D. Afonso V (Beja, 20-05-1450) desta mesma tença de quinze mil reais brancos, a Leonor de Moura e herdeiros por morte de Álvaro de Brito, que seriam pagas pelo almoxarifado de Beja: ANTT, Chancelaria de D. Afonso V, lv. 34, fl.95v. Tanto a carta de vedor-mor das artilharias como a que refere ao casamento foram dadas após as cortes de Lisboa, onde se decidiu a regência de D. Pedro. Seguindo a informação de Baquero Moreno, no mês de fevereiro as cortes ainda duravam, seguindo-se a elas um período entre março e junho em que o regente se dedicou a confirmar ou a atribuir “novamente” diversos privilégios aos ofícios e aos cidadãos de Lisboa: Humberto Baquero Moreno, *A batalha de Alfarrobeira – Antecedentes e significado histórico*. vol. I, Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade, 1979, pp.64-65.

¹¹ O livro de índice da chancelaria de D. Afonso V, existente na Torre do Tombo, indica este documento como fôlio 6 do livro 5 fôlio, sendo no entanto fôlio 6 verso, ficando com a cota: ANTT, Chancelaria de Afonso V, lv.5, fl.6v. A data deste documento, 1 de Maio 1441, apresenta uma outra questão: pela leitura do manuscrito, lê-se 1441 (Rj) como ano, data pela qual afinam alguns autores, ocorrendo outros darem este documento como sendo de 1446. É certo que os documentos que o circundam, nestes fôlios, se referem aos anos de 1445 (Rb) e 1446 (Rbj), mas o seu diz 1441 (Rj), isto apenas na tentativa de dar uma explicação, assumindo sem mais informações uma possível omissão do escrivão. Diz também a experiencia destas consultas, que livros de chancelaria, sendo este o caso presente, tantas vezes não cumprem uma inscrição cronológica, e neste caso, seja omissão ou inscrição tardia, temos de viver com o que está escrito. Ainda sobre esta questão, Baquero Moreno reconhece 1440 como data da instituição do cargo, considerando o segundo documento como confirmação do primeiro, ao qual dá a mesma cota e a data de 1-5-1446: cf. Humberto Baquero Moreno, *Op. Cit.*, vol. II, pp.744-746. Luís Miguel Duarte, citando o anterior indica a mesma data, deixando no entanto dúvidas sobre a nomeação original; cf. Luís Miguel Duarte, “1449-1495: O triunfo da pólvora”, *Nova História Militar de Portugal*. Direcção de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira. Coordenação de José Mattoso, vol. I, Mem Martins, Circulo de Leitores, 2004, p.355. Bem antes, João Manuel Cordeiro nos seus *Apontamentos para a história da artilheria portuguesa* de 1895, definiu o ano de 1449, data do *Regimento*, como o da instituição do cargo, indicando o livro 5, fôlio 6 da Chancelaria de Afonso V como cota, que na verdade corresponderia ao documento de 1441, que abordamos nesta nota: João Manuel Cordeiro, *Apontamentos para a história da artilheria portuguesa pelo General d’artilheria [...]*, [s.l.], Typographia do Commando Geral da Artilheria, 1895, pp.38-39. Teixeira Botelho (1944), tantas vezes inspirado pela obra de Cordeiro, dá cota e ano corretos num artigo sobre as vedorias de artilharia: José Justino Teixeira Botelho, *Novos subsídios para a história da artilharia portuguesa*. vol. II, Lisboa, Comissão de História Militar, 1944, p.203.

O documento de 1441 aplica-se igualmente aos que trabalham fossas, valas e minas, ou seja, aqueles que participavam no assédio das fortalezas e preparação de caminhos para a artilharia¹². Terminado o período da regência e nas vésperas da batalha de Alfarrobeira, D. Afonso V emite, a 13 de abril 1449, o Regimento do vedor-mor das artilharias. Este texto, que volta a ser dado a Álvaro de Brito, constitui o padrão dos poderes dados aos vedores-mores de artilharia. O Regimento na sua extensão é conhecido nas versões atribuídas a Álvaro e Gil de Brito, aqui abordadas neste artigo, sendo que nas posteriores nomeações apenas se vê concessão de cargo e condições de serviço, remetendo o elenco das competências para estas versões do Regimento.

Para este trabalho foram vistas as três versões manuscritas do Regimento: a primeira está inscrita no Livro de Extras da Leitura Nova e é referente a Álvaro de Brito, tendo sido dada por D. Afonso V em 13 de Abril 1449¹³. A concedida a Gil de Brito, data de 20 de Abril 1450, e está também inscrita no mesmo Livro de Extras da Leitura Nova¹⁴, subsistindo a par dele o original de chancelaria. No caso de Álvaro de Brito trata-se também de uma confirmação no cargo, explícita na expressão “segundo ataagora foy”, enquanto no caso de Gil de Brito a atribuição é feita após a morte do seu irmão.

As indicações dos regimentos de 1449 e de 1450, são em tudo próximas, tanto na forma do texto como no seu conteúdo, fazendo-se aqui uma análise de conjunto. Em ambos casos, porque nesta análise aglutinamos os dois textos referentes a Gil de Brito, o Regimento faz o elenco dos diversos poderes e casos onde se espera que o vedor-mor das artilharias aplique a sua supervisão. O que não se dispensou neste trabalho foi a transcrição integral dos textos, que apesar de próximos exibem pequenas divergências de interesse.

Em toda a sua extensão não se encontram instruções que indiquem este cargo como operacional, tanto no sentido de uma atuação prática no campo de batalha como de produção material de meios de artilharia. Não se fala em técnicas de pontaria e recarregamento de peças ou entrincheiramento e apresto para operações de cerco, e do mesmo modo não se explicam técnicas de produção de pólvora e artilharia, nem outros trabalhos mecânicos conexos a esta arte. Esta não referência coloca o ofício de vedor-mor das artilharias no campo da supervisão e gestão logística, integrado na administração régia, e

¹² Sobre transporte de víveres, material de guerra e artilharia e preparação dos caminhos, nos territórios espanhóis do século XV veja-se: Miguel Ángel Ladero Quesada, “Baja Edad Media”, *Historia Militar de España – Edad Media*. vol. II, Dirigida por Hugo O’Donnell, Coordinador Miguel Ángel Ladero Quesada, Madrid, Ediciones del Laberinto/ Ministerio de Defensa, 2010, pp.292-293. No caso do reino da Hungria, em 1412, nota-se a emissão de diplomas que obrigam as localidades a preparar as estradas para a passagem do trem de artilharia régio: László Vespreny, “Bombardes, arquebuses, et manuscrits de l’art militaire. L’apparition des armes à feu en Hongrie jusqu’en 1526”, *Armes et cultures de guerre en europe centrale XV^e siècle – XIX^e siècle - Cahiers d’Études et de Recherches du Musée de l’armée*. nº 6, Paris, Musée de l’armée, 2005-2006, pp.114-145.

¹³ ANTT, Leitura Nova, Livro de Extras, fols.72-72v; publicação integral em: João Martins da Silva Marques, *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua história, publicados e prefaciados por [...]*. vol. I, Lisboa, Instituto para a Alta Cultura, 1944, doc. 370, pp.467-468.

¹⁴ ANTT, Chancelaria de D. Afonso V, lv.34, fl.67v; ANTT, Leitura Nova, Livro de Extras, fls.86-86v; Apenas resumido e não transcrito em: João Martins da Silva Marques, *Op. Cit.*, vol I, Lisboa, 1944, doc.375, p.473.

afastado de um serviço prático como artilheiro, que estava nas mãos de oficiais mecânicos, segundo as características da documentação que os indica. Tanto Álvaro de Brito e o seu irmão Gil são indicados em alguma documentação com o nível social de cavaleiros da casa do rei¹⁵, o que em época é suficiente para os demarcar de trabalhos mecânicos.

Entre as competências do vedor-mor das artilharias estava o poder de arrecadar em nome da coroa todas as peças de artilharia existentes no reino, tivessem elas marca régia ou não, cabendo à rede de oficiais dos armazéns régios executar a sua recolha¹⁶ e fazer o registo das entradas e existências, a par da contratação dos meios para o seu transporte, sendo eles carros, animais e embarcações, que serão pagos com dinheiros da fazenda régia. Através da mesma rede de oficiais competia-lhe o recrutamento dos meios humanos, dotando os especialistas dos necessários alvarás para que sirvam sob as ordens daqueles que o rei designar para o comando das missões. Por mais esta indicação, e por não se vislumbrarem instruções assumidamente de cariz bélico, afirma-se a ideia que o vedor-mor das artilharias estaria principalmente ligado à gestão logística. No caso do regimento dado a Gil de Brito o registo dos especialistas nos livros cabia aos escrivães dos armazéns, das artilharias e das carriagens, enquanto no caso de Álvaro de Brito é apenas armazéns e artilharias.

Estava com ele o exclusivo de atribuir alvarás, tenças e moradias aos oficiais assignados ao serviço da artilharia, explicitamente excluindo dessa tarefa os vedores da fazenda e da casa real. No caso de Álvaro de Brito, as tipologias de oficiais indicadas são bombardeiros, ferreiros, carpinteiros e pedreiros, enquanto no de Gil de Brito já são os bombardeiros, ferreiros, carpinteiros, pedreiros, colobretas e bombardas. Estes dois últimos termos, acrescentados à lista dos ofícios, tornam-se interessantes porque são geralmente atribuídos a tipologias de armamento. A colobreta é designação de arma de fogo portátil, antepassada do arcabuz e da espingarda, estando contabilizadas no inventário de 1438 a 1448 cerca de quinhentas destas armas e mais de trezentos cabos para elas, e neste caso parece estar a ser dada a denominação da arma utilizada àqueles que conhecemos por espingardeiros¹⁷. Sobre o termo bombardas, apontado a um oficial, designando geralmente uma peça de artilharia, pode neste caso estar a ocorrer o mesmo fenómeno de denominação,

¹⁵ A documentação publicada por Jacques Paviot indica os irmãos Brito como escudeiros nos primeiros anos do seu serviço em Borgonha. Álvaro de Brito foi armado cavaleiro em 1434, na sua peregrinação a Jerusalém: Jacques Paviot, *Portugal et Bourgogne au XV siècle (1384-1482): recueil de documents extraits des archives bourguignonnes*. Édition présentée et commentée par [...], Lisbonne/ Paris, Centre Culturel Calouste Gulbenkian, 1995, doc.140, p.240 e doc.158, pp.249-250. Vejam-se outras notas sobre os irmãos Brito em: Humberto Baquero Moreno, *Op. Cit.*, vol. II, pp.744-746. Quanto a Gil de Brito não temos informação sobre o momento em que foi feito cavaleiro.

¹⁶ A intenção da coroa portuguesa parece ser claramente controlar toda a artilharia no reino, excluindo da sua posse qualquer outra entidade. Uma das questões levantadas contra o ex-regente D. Pedro fora a não devolução dos materiais de guerra que tinha nas suas terras. Noutro caso observado em 1415, segue-se a mesma lógica, cabendo a Germain de Givry, mestre de artilharia do duque João Sem-Medo, concentrar peças e materiais de artilharia no armazém de Dijon, que junto com Lille serviam de depósitos centrais de artilharia em Borgonha: Robert Douglas Smith e Kelly DeVries, *Op. Cit.*, pp.19-20.

¹⁷ O termo *coulevrinier*, do qual deriva *colobreta*, aparece em documentação francesa e flamenga do século XIV e XV denominando exatamente este tipo de soldado, daí que não seja desajustado usar mais este sinal dessa influencia para reforçar esta possibilidade de explicação.

ficando assim o termo bombardeiro, utilizado antes, associado ao produtor de artilharia e bombardas ao especialista que a utiliza. Uma questão que fica em aberto, pois este caso não ocorre em nenhuma outra documentação consultada, referindo apenas que pela leitura das versões de chancelaria e da Leitura Nova referentes a Gil de Brito não ficam dúvidas quanto à grafia da expressão.

Cabe-lhe também controlar a distribuição dos materiais pelos armazéns de depósito e fortificações, obrigando os recetores a prestar contas sobre uso e gasto indevido da artilharia que lhes for confiada, continuando com o poder de dar prisão aos incumpridos, tal como previsto desde 1441. Neste texto não é feita distinção entre artilharias de madeira ou de ferro, o que será um sinal da imposição da sua versão pirobalística.

Os documentos de 1440 e 1441 foram dados pelo regente D. Pedro, após os anos em que Álvaro de Brito serviu na logística de artilharia e armadas do duque de Borgonha, durante o período de 1430 a 1436¹⁸. Terminado este período é avistado na ação de Tânger em 1437, razão pela qual deixou o serviço de Filipe, O Bom¹⁹. O trajeto de Gil de Brito é menos visível que o de seu irmão. Pelo que se sabe, acompanhou-o na Flandres e depois em Portugal, adquirindo as competências para suceder a seu irmão. Mostra a documentação que a partir de 1455, Gil de Brito, acumulou a vedoria-mor da artilharia com o ofício de alfaqueque-mor do reino, cargo ligado à redenção dos cativos e com poder de nomear os alfaqueques menores ou dos locais²⁰.

*

Falta documentação que demonstre, para além das instruções do Regimento, qual a gama de serviços efetivamente prestados pelo vedor-mor das artilharias. No período da regência decorreram operações militares onde se mencionam meios de artilharia, sem indicação da intervenção de Álvaro ou Gil de Brito. Primeira delas, em 1440, será a saída de Lisboa de Álvaro Vaz de Almada, com gente de armas, artilharias e provisões, para tomar o castelo de Amieira e do Crato, em posse do prior do Crato que havia recolhido D. Leonor²¹. Na expedição a Castela de 1441, comandada por D. Duarte de Meneses, não se menciona a presença de artilharia²². Noutra dirigida a Sevilha em 1444, nas condições postas pelo regente de Portugal, a par do acesso às comunicações entre a cidade e o

¹⁸ Uma destas ações foi o envio de sete peças de artilharia para o rei D. Duarte em 1434, pelo qual serviço recebeu pagamento em setembro 1435. Duas destas peças foram feitas pelo *canonnier* Willeme Bretel de Lille, conforme se mostra em documento de 22-10-1434: Jaques Paviot, *Op. Cit.*, doc.163, p.252 e doc.169, p.255.

¹⁹ A informação que o coloca nas operações de Tânger, não o refere à frente da artilharia régia, o que até será provável, dados os seus antecedentes em Borgonha e o cargo que lhe foi conferido posteriormente: João Manuel Cordeiro, *Op. Cit.*, p.38.

²⁰ ANTT, Chancelaria de D. Afonso V, lv.15, fl.85.

²¹ De acordo com as crónicas utilizadas por Baquero Moreno, no assédio do Crato foi utilizada artilharia pelos sitiados, não existindo nenhuma no sistema defensivo: Humberto Baquero Moreno, *Op. Cit.*, vol. I, pp.88-89 e 93-94. Sobre o cerco do crato pela mão de Gaspar Dias de Landim: “e acharam doze mil homens bem armados e melhor determinados, com boa artilheria, que foi assentada nos logares d’onde melhor podessem bater os muros, e fazer mais damno nos cercados,” e “no castello não havia artilheria para impedir a estreiteza do cerco”; Gaspar Dias de Landim, *Op. Cit.*, pp.102-103.

²² Humberto Baquero Moreno, *Op. Cit.*, vol. I, pp.209-210.

rei de Castela e do pagamento dos vencimentos dos portugueses desde o momento que cruzassem a fronteira, ficou previsto que existindo operações de cerco os sevillanos assumiriam as despesas dos engenhos e artificios necessários, fornecendo dos seus armazéns materiais complementares²³.

Na conjunção de situações que levou ao combate de Alfarrobeira, o Regimento então dado por D. Afonso V afirma-nos que Álvaro de Brito permaneceu no serviço da coroa. Note-se que o Regimento é dado a 13 de Abril de 1449, cerca de um mês antes do combate de Alfarrobeira que aconteceu a 20 de Maio²⁴. Segundo os relatos, nesta ação quem fez maior uso de artilharia foi D. Pedro, tendo a hoste real utilizado espingardeiros, utilizadores da pólvora e à época considerados uma das formas de artilharia, não existindo referências a peças pesadas no campo do rei. Ninguém esclarece o porquê da sua não utilização pelo exército real, não sendo de crer que toda a artilharia do reino tivesse ficado de posse do ex-regente. Deduz-se apenas que por razões operacionais que não tenha existido tempo para a instalar, pois a hoste de D. Afonso V vinha de marcha, enquanto D. Pedro, que aguardava no terreno, teve condições para se entrincheirar²⁵.

Num artigo recente, Vítor Rodrigues ilustra em três momentos o processo de aprendizagem e incorporação da artilharia na arte da guerra portuguesa, durante primeira metade do século XV: a) em Ceuta (1415), preparou-se artilharia, mas o ardor da guerra cavaleiresca não permitiu a sua utilização; b) em Tânger (1437), onde a má preparação da campanha e das circunstâncias da batalha levaram à captura do trem de artilharia, cortando as hipóteses de quebrar as muralhas; c) em Alcácer-Ceguér (1458), onde a artilharia que equipava as naus ajuda o desembarque das tropas e a de cerco consegue vencer o sistema defensivo da vila²⁶. Por seu lado, Luís Miguel Duarte considera o período da regência de D. Pedro como de exceção, em contraponto ao ritmo lento a que a artilharia se implantava em Portugal, apontando o grande volume de artilharia, pólvora e outros materiais associados, adquiridos na Flandres entre 1441 e 1443 e as existências e saídas dos mesmos géneros do armazém do reino entre 1438 e 1448, como sinal claro de uma aceleração promovida pela coroa, considerando que o regresso a Portugal de Álvaro de Brito, um homem experimentado, com ligações, aprendizagem e serviço adquiridos numa das nações europeias de vanguarda do domínio da artilharia, terá sido um importante contributo para uma mais rápida afirmação desta arma em Portugal²⁷. Gouveia

²³ Humberto Baquero Moreno, *Op. Cit.*, vol. I, pp.219-221.

²⁴ Segundo Baquero Moreno na mesma altura foram concedidas por D. Afonso V, a Álvaro de Brito, cavaleiro da sua casa e vedor-mor da artilharia, uma herdade no termo de Montemor-o-Novo, que pertencia a D. Pedro, e uma mina de antimónio no mesmo local. Humberto Baquero Moreno, *Op. Cit.*, vol. II, p.421.

²⁵ Numa quitação de Fernão Gonçalves, relativa a material enviado para Ceuta em 1456, seguiram três bombardas, uma delas, com duas camaras, chamava-se Alfarrobeira, e será uma das que esteve nesse combate: ANTT, Chancelaria de D. Afonso V, lv.14, fl.43-43v.

²⁶ Vítor Luís Gaspar Rodrigues, “A coabitação das armas de propulsão neurobalística e das armas de fogo na primeira fase do processo expansionista português em Marrocos (1415-1458)”, *E-Strategica: Revista da Associação Ibérica de História Militar (séculos IV-XVI)*. nº 1, Cernache/ Cáceres, Associação Ibérica de História Militar, 2017, pp.50-53.

²⁷ Luís Miguel Duarte, *Op. Cit.*, pp.354-355.

Monteiro, na recente *História Militar de Portugal*, divide o período que decorre entre 1367 e 1495, em duas partes específicas com base no modo de guerrear e na tecnologia disponível aos exércitos. É em cerca de 1420 que impõe a divisão, tendo por base da ideia a maturidade dos sistemas pirobalísticos²⁸. No preâmbulo do seu estudo sobre a indústria de artilharia portuguesa no século XVI, Virgílio Pissarra, toma como pressuposto uma Revolução Tecnológica europeia que ocorreu na centúria de quatrocentos. Sistematiza-a no desenvolvimento da ciência náutica e de navegação, no “apuramento” dos navios de alto-bordo e no desenvolvimento das artes pirobalísticas, considerando que os avanços gerados nestas áreas criaram as condições para os momentos do processo expansionista europeu²⁹.

*

Comparando os conteúdos do Regimento de 1449 e 1450, com o disposto no conjunto 1440-1441, pode-se ver a distância que as preocupações da coroa com a sua estrutura de artilharia percorreu, desde a criação de uma figura de controlo e estabelecimento do universo de homens que ficavam sob a sua alçada, para um complexo que prevê transporte, armazenamento, produção, pagamento e recrutamento. A simplicidade de texto, num momento, e a sua complexidade noutra, são também marcas da dimensão que esta indústria tinha nos momentos em que se impôs regulamento e, também, sinal da aprendizagem que foi feita.

Pelas atribuições dadas nesta época ao cargo de vedor-mor das artilharias estamos perante um ofício de cariz essencialmente logístico, por tudo o que está patente nas alíneas dos regimentos de 1449 e de 1450, fazendo ainda mais sentido esta ideia se tivermos em conta a informação sobre Álvaro de Brito que nos chega do período em que serviu o duque de Borgonha. Tem de ser considerado como o momento da sua aprendizagem e que lhe valeu o reconhecimento da coroa e a sua nomeação para o cargo de vedor-mor das artilharias de guerra, que aparenta ter sido criado para ele, de acordo com o seu perfil e experiência adquirida. Não há informação conhecida que tenha viajado para Borgonha com instruções régias para se formar e informar das técnicas de artilharia. Ficamos pela ideia acima, de um homem que adquiriu um grau de experiência no norte da Europa, transportando-o para Portugal, tornando-se num impulsionador da afirmação da artilharia no sistema militar português.

Tanto nas chancelarias de D. João I e de D. Duarte não há referência a um antecessor claro do vedor-mor das artilharias, sejam elas de ferro ou de madeira. Note-se que nas posteriores nomeações de vedores-mores de artilharia consta a indicação de quem foi o antecessor no cargo. Casos então de Gil de Brito (1450), Lisuarte de Andrade, vedor-

²⁸ João Gouveia Monteiro, “Crise(s) e Renovação”, *História Militar de Portugal*. Coordenação de Nuno Severiano Teixeira. Texto de Francisco Contento Domingues, João Gouveia Monteiro, 1ª edição, Lisboa, Esfera dos Livros, 2017, p.165.

²⁹ Estas condições permitiram às nações europeias, cada uma em seu tempo e nos cenários onde se projetaram, ultrapassar a desproporção de forças com os poderes locais e garantir as bases de suporte à sua navegação transoceânica: José Virgílio Pissarra, “A indústria...”, pp.349-350.

-mor das artilharias e armazéns (1480)³⁰ e Diogo de Azambuja, vedor-mor das artilharias e armazéns (1487)³¹ e das taracenas (1489)³². Estes dois dados, associados à carreira e momento de regresso a Portugal de Álvaro de Brito, parecem suficientes para afirmar que ele foi o primeiro a ter o cargo de vedor-mor das artilharias em Portugal. Segundo Virgílio Pissarra este veio a converter-se no de provedor das armadas³³, existindo ainda uma posterior nomeação a Jorge de Azambuja, filho de Diogo de Azambuja, que fez valer perante a coroa um direito de transmissão do cargo concedido a seu pai³⁴.

A criação pela coroa portuguesa do ofício de vedor-mor das artilharias, e a sua evolução ao longo do século XV, seguiu o geral do movimento europeu, que ao topo destas linhas foi descrito, refletindo um crescente investimento do estado em meios materiais e humanos de artilharia, temperado pelas limitações produtivas e desafios específicos do território português. Dificilmente, a meu ver, os diplomas aqui publicados devem ser considerados como fundadores deste movimento em Portugal, antes sim serão vistos como atos reguladores de uma atividade produtiva e bélica que progressivamente se afirmou no sistema militar nacional e foi essencial para fazer face aos desafios do processo expansionista que se começava a desenhar.

³⁰ ANTT, Chancelaria de D. Afonso V, lv.32, fl.141.

³¹ ANTT, Chancelaria de D. João II, lv.21, fl.84-84v.

³² ANTT, Leitura Nova, Livro de Extras, fl.173-173v.

³³ José Virgílio Amaro Pissarra, "Armazéns", Navegações Portuguesas. Disponível na internet em: <http://cvc.instituto-camoes.pt/navegaport/e08.html>.

³⁴ ANTT, Chancelaria de D. João III, lv.51, fl.80. O cargo de vedor-mor das artilharias, armazéns e taracenas foi posteriormente cedido em 1527, por Jorge de Azambuja a Cosme de Lafeté: ANTT, Chancelaria de D. João III, lv.14, fl.42.

Fontes e Bibliografia

Fontes:

Arquivo Nacional da Torre do Tombo

- Chancelaria de D. Afonso V, lv.5, lv.11, lv.14, lv.15, lv.20, lv.24, lv.32, lv.34, lv.37.
- Chancelaria de D. Duarte, lv.3.
- Chancelaria de D. João II, lv.21.
- Chancelaria de D. João III, lv.14, lv.51.
- Leitura Nova, Extras.
- Instrumentos de Descrição, Índice da Chancelaria de D. Afonso V: próprios, lv.33, lv.34, lv.35.

Bibliografia:

BOTELHO, José Justino Teixeira, *Novos subsídios para a história da artilharia portuguesa*. 2 vols., Lisboa, Comissão de História Militar, 1944.

CASTRO, Tiago Machado de, “Bombardeiros da Nómima: documentos sobre os privilégios e o vínculo à coroa nos reinados de D. Manuel I e D. João III”, Comunicação escrita apresentada no III Encontro Internacional de Jovens Investigadores em História Moderna, Universidade de Évora, 16, 17 e 18 de Maio de 2013. Disponível na internet em: https://www.academia.edu/3986731/Tiago_Machado_de_Castro_Bombardeiros_da_Nomina_EJHIM2013v2.

— “Obrigação e vontade na procissão do corpo de Deus. Relação entre ofícios civis e militares à luz de uma resposta régia à Câmara de Lisboa”, *Cadernos do Arquivo Municipal - 2ª Série*. nº2, Lisboa, Arquivo Municipal de Lisboa, 2014, pp.39-53.

CONTAMINE, Phillipe, *La guerre au Moyem Âge*. Paris, Presses Universitaires de France, (1er édition 1980), 2014.

CORDEIRO, João Manuel, *Apontamentos para a história da artilheria portuguesa pelo General d'artilheria [...]*. [s.l.], Typographia do Commando Geral da Artilheria, 1895.

COSTA, Pe. Avelino de Jesus da – *Normas gerais de transcrição e publicação de documentos e textos medievais e modernos*. 3ª Edição muito melhorada. Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra/ Instituto de Paleografia e Diplomática, 1993.

DUARTE, Luís Miguel, “1449-1495: O triunfo da pólvora”, *Nova História Militar de Portugal*. Direcção de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira. Coordenação de José Mattoso, vol. I, Mem Martins, Circulo de Leitores, 2004, pp.347-359.

FARO, Jorge, *Receitas e despesas do Fazenda Real de 1384 a 1481 (Subsídios documentais)*. Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, 1965.

LANDIM, Gaspar Dias de, *O Infante D. Pedro – Chronica Inédita por [...]*. 3 vols., Lisboa, Escriptório, 1892.

MARQUES, João Martins da Silva, *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua história, publicados e prefaciados por [...]*. vol. I, Lisboa, Instituto para a Alta Cultura, 1944.

MONTEIRO, João Gouveia, “Crise(s) e Renovação”, *História Militar de Portugal*. Coordenação

de Nuno Severiano Teixeira. Texto de Francisco Contente Domingues, João Gouveia Monteiro, 1ª edição, Lisboa, Esfera dos Livros, 2017, pp.136-206.

— “Castelos e armamento”, *Nova História Militar de Portugal*. Direção de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, Coordenação de José Mattoso, vol. I, Lisboa, Circulo de Leitores, 2003, pp.165-191.

MORENO, Humberto Baquero, *A batalha de Alfarrobeira – Antecedentes e significado histórico*. 2 vols., Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade, 1979.

PAVIOT, Jacques, *Portugal et Bourgogne au XVe siècle (1384-1482): recueil de documents extraits des archives bourguignonnes*. Édition présentée et commentée par [...], Lisbonne/ Paris, Centre Culturel Calouste Gulbenkian, 1995.

PISSARRA, José Virgílio Amaro, “A indústria portuguesa de artilharia nas primeiras décadas do século XVI: um estudo introdutório”, *Vasco da Gama: homens viagens e culturas: actas do congresso internacional*. Coordenação Joaquim Romero Magalhães e Jorge Manuel Flores. vol. I, Lisboa, CNCDP, 1998, pp. 347-395.

— “Armazéns”, Navegações Portuguesas. Disponível na internet em: <http://cvc.instituto-camoes.pt/navegaport/e08.html>.

QUESADA, Miguel Ángel Ladero, “Baja Edad Media”, *Historia Militar de España – Edad Media*. vol. II, Dirigida por Hugo O’Donnell, Coordinador Miguel Ángel Ladero Quesada, Madrid, Ediciones del Laberinto/ Ministerio de Defensa, 2010, pp.217-278.

RODRIGUES, Vítor Luís Gaspar Rodrigues, “A coabitação das armas de propulsão neurobalística e das armas de fogo na primeira fase do processo expansionista português em Marrocos (1415-1458)”, *E-Strategica: Revista da Associação Ibérica de História Militar (séculos IV-XVI)*. nº 1, Cernache/ Cáceres, Associação Ibérica de História Militar, 2017, pp.39-61.

ROGERS, Clifford J., “The Military Revolutions of Hundred Years War”, *The Military Revolution Debate- Readings on the Military Transformation of Early Modern Europe*. Edited by Clifford J. Rogers, Boulder/San Francisco/ Oxford, Westview Press, 1995, pp.64-76.

RUBIM, Nuno José Varela, “O Armamento Pirobalístico (Até fins séc.XV /Inícios séc. XVI)”, *Pera Guerrejar – Armamento Medieval no Espaço Português*. Coordenação de Mário Jorge Barroca e João Gouveia Monteiro, Palmela, Câmara Municipal de Palmela, 2000, pp.223-243.

ROTH, Rudi, “The Renaissance Man”, *Journal of the Ordnance Society*. nº 6, London, Ordnance Society Publishing, 1994, pp.1-8.

SANTOS, Nuno Valdez dos, “Artilharia e Artilheiros do Mar”, *Oceanos: Navios e Navegações – Portugal e o Mar*. nº 38, Lisboa, CNCDP, Abril/Junho 1999, pp.130-147.

SMITH, Robert Douglas e Kelly DeVries, *The Artillery of the Dukes of Burgundy*, Woodbridge, The Boydell Press, 2005.

VESZPRÉMY, László, “Bombardes, arquebuses, et manuscrits de l’art militaire. L’apparition des armes à feu en Hongrie jusqu’en 1526”, *Armes et cultures de guerre en europe centrale XVè siècle – XIXè siècle - Cahiers d’Études et de Recherches du Musée de l’armée*. nº 6, Paris, Musée de l’armée, 2005-2006, pp.139-154.

VITERBO, Francisco Sousa, *Fundidores de artilharia*. Lisboa, Typ. Universal, 1901.

— *O fabrico da pólvora em Portugal: notas e documentos para a sua história*. Lisboa, Typ. Universal, 1896.

Anexo documental³⁵

Doc. 1 - Sacavém, 22 de Março 1440; Álvaro de Brito, carta de ordenado.
 ANTT, Chancelaria de D. Afonso V, lv.20, fl.55.

Alvaro de Brito

Dom afonso cp. / a *quantos* esta esta (sic) *carta virem fazemos saber que nos querendo fazer grande merce a alvaro de brito cavaleiro da nosa casa e veedor moor das nossas artelharias da guerra avemos por bem e damos lhe que tenha e aja de nos em cada huum ano com o dicto ofiço emquanto nosa merce for cimquo mil reais brancos os quaes lhe seram pagados aos quartees do ano dos dinheiros que renderem as nossas rendas e dereitos do almoxarifado da cidade d'evora per carta que lhe sera dada na nossa fazenda cada huum ano porque lhe seja pagada E porem mandamos aos veedores da nossa fazenda e aos scprivaes della que em cada huum ano lhe dem e façam dar a dicta carta porque lhe seja pagada a dicta teença como dicto he e el tenha esta carta por sua guarda e pera requerer em cada huum ano a outra pera seu pagamento he al nom façades dada em sacavem xxij dias de março per a bomdade do senhor Ifamte dom pero E etc ut supra de na decima soscprita per o dicto pay roiz Era iiiij^c R anos*

Doc.2 - Torres Vedras, 1 de Maio 1441; Álvaro de Brito, carta de vedor-mor da artilharia.

ANNT, Chancelaria de D. Afonso V, lv.5, fl.6v.

Dom afonso cp. / A *quantos* esta *carta virem fazemos saber que nos confiando da bondade e descpriçom d'alvaro de brito cavaleiro de nosa casa por serviço que nos fez emtemdemos que n<os> fara E temos por bem e damolo por veedor moor das nossas artelharias da gerra E porem mandamos a todolos ofiçiaes e servidores das ditas artelharias asy de ferro como de madeyra e fosas e valas e mynhas³⁶ e cercos e outra *quaaesquer* a que o conhecimento disto per *qualquer* gisa pertemçer que lhe sejam obidentes E bem mandados E façam todo aquilo que lhe por nosso *serviço* mandar que a seu ofiço pertem-*

³⁵ Foram seguidas as orientações de transcrição paleográfica propostas em: Pe. Avelino de Jesus da Costa – *Normas gerais de transcrição e publicação de documentos e textos medievais e modernos*. 3ª Edição muito melhorada. Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra/ Instituto de Paleografia e Diplomática, 1993.

Foram ainda introduzidos os seguintes critérios de transcrição:

· Apontamentos em entrelinha ou nas laterais são inseridos no texto e assinalados com <...>.

· Texto entre parênteses retos marca leituras difíceis e conjeturas de transcrição.

· As formas abreviadas são desdobradas em itálico. Ex. sôr = senhor; Pº = Pero.

· Substituição de UU com valor de VV.

· Substituição de JJ com valor de II e vice-versa.

· Percalços de escrita do autor e repetições são assinalados com (sic).

· Outros casos existentes aqui não apontados terão chamada em nota de rodapé.

³⁶ Leia-se *minas*.

çer E sendo alguns nigrigentes a isto <as> *nom comprirem per esta carta* lhe damos poder *que* lhe posa dar pena da cadea *segundo* vir *que* cada huuum mereçer outrosy nos praz *que* el'aja todolos foros e *proveytos que* com o dicto ofiçio de *direito* deva d'aver E al *nom* façades dada em torres vedras *primeiro* dia de mayo *per* autoridade do *senhor* Ifante *dom* Pero rejente cp. *afomso* estevez a fez ano do *senhor* jhũ xº de mjl iiijc Rj

Doc.3 - Santarém, 13 de Abril 1449; Álvaro de Brito, carta de vedor-mor da artelharia.

ANTT, Leitura Nova, Extras 1, fls.72-72v.

Carta do ofiçio de vedor moor das artelharyas da guerra. com declaração dos poderes que tem e cp.

Dom Afomssso cp. A *quantos* esta carta virem fazemos saber que nos comfiando da bomdade e descriçam d'allvaro de brito cavaleiro de nossa cassa Teemos por bem e damollo por veedor moor das nossas artelharias da guerra *segundo* ataagora foy E pera boom avyamento daquello que hade fazer por nosso serviço no que ao dito offiçio pertence. lhe damos nossa autoridade pera usar e mandar fazer estas coussas a juso *estpritas*. *segundo* sse adiamte seguem. aalem do mais que ao dito offiçio he apropriado. *Item* Primeiramente mandamos que elle tenha poder de tomar e mandar Recadar pera nos quaesquer coussas allmazeens e artelharyas de guerra *que* em certo sse achar que he nosso. ou souber parte homde som. assy das que tiverem nossos synaaes como outras quaaes quer que sejam. com tanto *que* ho que dello assy achar verdadeiramente seer nosso e for Recadado. faça loguo entregar aos nossos allmoxarifes e offiçiaaes dos ditos allmazes e artelharias. fazemdo todo poer em Reçepa sobre elles aos *estprivaaens* de seus offiços pera vir a booa Recadaçam. *Item* mandamos que os juizes e justiças e offiçiaaes dos lugaares. dem por seus alvaraas as bestas e boys e carros que pera as coussas do dito ~~do~~ *dito*³⁷ offiçio pertemçerem quando hordenarmos [fl.72v] que as artelharyas sejam levadas alguuns lugares. os quaaes averom seus alugueres *segundo* per nos he hordenado. E esto dos dinheiros que pera ello mandarmos desembargar. E tambem lhe dem pella dita guissa barcas pera as ditas artelharias quando mester fezerem. *Item* mandamos aas sobreditas justiças *que* lhe dem os offiçiaaes que forem neçessarios pera servirem nas ditas artelharias e coussas quando nosso serviço *comprir* E mandamos aos ditos nossos almoxarifes e Reçebedores dos ditos nossos almazes e artelharias que per seus alvaraas *entregem* aaquelles offiçiaaes e pessoas que andarem em nossa hoste. ou *forem* a outra parte com nossa jente d'armas que tiverem nossa autoridade pera as receber. todallas artelharias e coussas que ao dito offiçio pertemçem. E do *que* entregarem. cobrem seus mandados. ou conhecimentos daquelles que as Reçeberem. E per o trellado deste *Regimento* e carta que os *estprivaaens* dos ditos allmazes e artelharias Registarem em seus livros. E per os ditos seus allvaraas e conhecimentos. mandamos aos nossos comtadores que lho Reçebam em despesa. *Item* mandamos aos veedores da nossa fazemda e veedor de nossa casa. que

³⁷ Rasurado no original.

nom dem nem mandem dar nenhuma cartas nem alvaraes de *tenças* nem moradias a estas pessoas que se sseguem *.scilicet.* bombardeiros ferreiros e carpinteiros e pedreiros que ssam obrigados de servir no dito seu ofiço. salvo per alvaraes do dito alvaro de brito. pera serem dello pagos. segundo servirem e o merecerem. *Item* mandamos que elle possa prover os nossos castellos dos almazeens e artelharias que tiverem. e ver as que forem despesas e per que guisa. pera se achado for que as gastaram como nom devyam. as fazer pagar aos que as Reçeberam. E assy fazer entregar outras se as hy nom ouver como emtender por nosso *Serviço*. E esto pera hordenamça. que lhe sobrello pera ello daremos synada per nos. *Item* E porem mandamos a todollos nossos veedores da fazenda e ao de nossa casa e a todollos nossos corregedores juizes e justiças offiçiaaes e pessoas que esto ouverem de ver. que lhe obedeçam a todallas ditas coussas e *cumpram* seus mandados no que dito he dando elle pena de cadea aquelles que nom fezerem as ditas coussas pella maneira suso dita por nom pereçer nosso *Serviço* aas suas mingoas. O quall alvaro de brito jurou em nossa chamçelaria sobre os samtos avamgelhos que bem e dereitamente e como deve. obre e huse do dito ofiço. E guarde a nos o nosso serviço e ao povoo seu direito. dada em *santarem* xiiij dias d'abrill. gomcalleannes a fez anno de nosso *Senhor* jhu xpo de mill iiijc Rix //

Doc.4 - Évora, 20 de Abril 1450; Gil de Brito, Carta de vedor-mor da artilharia de guerra.

ANTT, Leitura Nova, Extras, fls.86-86v; ANTT, Chancelaria de D. Afonso V, liv.34, fl.67.

Carta do ofiço e poderes do veedor moor das artelharias.

Dom afomssso e ccc. A quamtos esta carta virem fazemos saber que nos confiando da bomdade e descprizam de gill de brito fidalgo de nossa casa Teemos por bem e damollo por veedor <moor> das nossas artelharias da guerra segundo ataa ora foi alvaro de brito seu Jrmaao que o dito offiço tinha *per* nosa carta e se ora finou. *Item* E porem mandamos que pera boom aviamento daquello que ha de fazer por nosso serviço no que ao dito oficio pertemçe lhe damos nossa autoridade pera hussar e mamdar fazer estas coussas a jusso scpritas segumdo se ao diamte seguem aalem do mays que ao dicto offiço he compridoyro. Primeiramente mamdamos que elle tenha poder de tomar E mamdar Recadar pera nos quaaesquer coussas almazees E artelharias de guerra que em certo se achar que he nosso ou souber parte homde som assym das que tiverem nossos synaaes como outras quaaesquer que sejam com tamto que o que dello assym achar verdadeiramente seer nosso. E for Recadado faça loguo entregar aos nossos almoxarifes E offiçiaaes dos ditos almazeens e artelharias fazemdo todo poer em Reçepa [fl.86v] sobre elles aos scprivaaes de seus offiços pera vyr a booa Recadaçom *Item* mandamos que os juizes justiças E offiçiaaes dos lugares que dem per seus alvaraes as bestas e boys e carros que pera as cousas do dito oficio pertemçerem quamdo ordenarmos que as artelharias sejam levadas a alguuuz lugares os quaaes averam seus alugueres segumdo per nos he

hordenado E esto dos dinheiros que pera ello mandarmos desembargar E tambem lhe dem pera a dicta guissa barquas pera as ditas artelharias quando mester fezerem *Item* mamdamos aas sobre dictas justiças que lhe dem os offiçiaaes que forem neçesarios pera servir nas ditas artelharias e coussas quamdo a nosso serviço comprir mandamos aos ditos nossos almoxarifes e Reçebedores dos ditos nossos almazees e artelharias que per seus alvaraes emtreguem aaqueles offiçiaaes E pessoas que amdarem em nossa hoste ou forem a outra parte com nossa jente d'armas que tiverem nossa autoridade pera os Reçeber todallas artelharias e coussas que ao dito offiçio pertemçem E do que entregarem cobrem seus mamdados e conhecimentos daquelles que as Reçeberem E per o trellado deste Regimento e carta mamdamos que os scprevaes dos ditos almazeens e artelharias E carryagem o Registem em em (sic) seus livros e per os ditos seus alvaraes e conhecimentos mandamos aos nossos contadores que vollo Reçebam em despesa. *Item* mamdamos aos veedores de nossa fazenda e veedor da nossa casa que nom deem nem mandem dar nehuumas cartas nem alvaraes de teemça nem moradias a estas pessoas que se seguem .*scilicet.* bombardeiros ferreiros carpimteiros pedreiros E offiçiaaes collobretas e bombar-das que som obrigados de servir no dito seu offiçio salvo per alvaraes do dito gill de brito pera seerem dello pagos segumdo servirem E o mereçerem *Item* mamdamos que elle possa poer em nossos castellos dos almazees e artelharias que tiverem e veer as que forem despesas E perque guisa perque se achado for que as ~~nom~~³⁸ gastaram como nam deviam as fazer pagar aos que as Reçeberam E assy fazer emtregar outras se as hy nom ouver como entemder que he por nosso serviço E esto per hordenamça que lhe sobre ello e pera ello daram synada per nos E porem mandamos a todollos nossos veedores da fazenda E ao de nossa cassa e a todollos nossos corregedores juizes e justiças ofiçiaaes e pessoas que esto ouverem de veer que lhe obedeam a todallas ditas coussas e cumpram seus mamdados no que dito he damdolhe pena de cadea aaquelles que nom fezerem as ditas coussas polla maneira sobredicta por nom pejorar nosso serviço aas suas mimguoas o quall gill de brito jurou em nossa chancelaria e ccc. damte em evora a xx dias d'abrill afomso vaaz a fez anno de mjll e iijc L.

³⁸ Rasurado no original.

D. DINIS E A PROFISSIONALIZAÇÃO DAS INSTITUIÇÕES MILITARES. A DEFINIÇÃO DA MATRIZ EURO-ATLÂNTICA PORTUGUESA

Abílio Pires Lousada¹

Modelo de Análise

Em termos geopolíticos, Portugal é um País Europeu, Atlântico e, em certa medida, Mediterrânico. Seguindo o raciocínio de Políbio Valente de Almeida², a matriz europeia de Portugal deriva da secular partilha de valores e cultura comuns continentais, pese embora o relativo distanciamento imposto pela barreira dos Pirenéus e o bloqueio fronteiriço forçado pela Espanha. Assim, incapaz de interagir estruturalmente com o centro europeu, Portugal orientou a sua ação política e o intercâmbio comercial através de «estradas marítimas» – atlânticas (Norte da Europa) e mediterrânicas (Sul da Europa e Norte de África). Desta forma, se a Europa foi historicamente um espaço geopolítico de raras oportunidades e vastos constrangimentos, que obrigou Portugal a desenvolver políticas públicas substancialmente diferentes das potências europeias, o Atlântico representou o suporte da sua individualidade, da matriz identitária e do poder funcional global. Relativamente ao contexto mediterrânico e à presença portuguesa no Norte de África, funcionou, principalmente, como polo de pressão e vigilância da Espanha.

Portugal é, portanto, um País Europeu e, sobretudo, talassocrático. Acompanhando o tempo histórico, quatro períodos devem ser considerados relativamente à sua edificação e consolidação: (i) Fundação do Estado (1128-1297), assente no conceito estratégico «Defender a Terra [a Norte e a Leste] face a Leão/Castela e Acrescentá-la [a Sul], à custa da retração dos mouros», altura em que Portugal é um Estado epirocático com fronteiras flutuantes; (ii) Formação da Nacionalidade (1297-1385), sendo a perspetiva marítima assumida e se torna perceptível a necessidade de «resistir militarmente para existir politicamente», variando a fronteira peninsular entre a acomodação (D. Dinis), o equilíbrio/cooperação (D. Afonso IV e D. Pedro I) e a pressão/conflito (D. Fernando e D. João I), até todo o processo ficar consolidado, após a vitória de Aljubarrota, com os tratados de paz luso-castelhanos de Segóvia (1411) e Medina Del Campo (1431); (iii) a partir da conquista de Ceuta e o início da Expansão Ultramarina é possível marcar o conceito estratégico «Conter Castela em Terra [dissuasão político-militar] e Batê-la no Mar [competição estratégica naval]», opção marítima imperial-comercial que norteou a construção da Portugalidade nos séculos XV-XVI; (iv) com a perda de independência e a Restauração Dinástica (1581-1668) as linhas de força para o futuro são a necessi-

¹ Historiador Militar e Mestre em Estratégia.

² Políbio Valente de Almeida, *Do Poder do Pequeno Estado. Enquadramento Geopolítico da Hierarquia das Potências*, Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 1990.

dade de garantir a soberania do espaço Metropolitano e d'Além Mar e a liberdade de acção externa, num contexto de guerras generalizadas que varreram a Europa do Antigo Regime: Guerra da Sucessão de Espanha (1701-1715); Guerra dos Sete Anos (1756-1763); Guerras da Revolução (1793-1815).

Nesses conflitos, Portugal viveu o dilema da neutralidade política, os constrangimentos da intervenção militar, a ponderação do poder peninsular perturbador (Espanha) e a dicotomia relacional entre a potência marítima (Inglaterra) e a potência terrestre (França). Relativamente às variáveis em equação identificam-se a posição geográfica peninsular, a funcionalidade geopolítica das ilhas atlânticas e dos domínios ultramarinos, a organização do Estado e as ideologias dominantes, o vetor militar e o aparelho diplomático. É verdade que no limite vingou a vertente talassocrática do País. Mas desde então e até ao presente, o dilema «para que lado pender» – Europa versus Atlântico – tem atravessado, conjunturalmente, a Estratégia Nacional, centrando-se no presente entre a União Europeia (a Leste), o eixo Atlântico (a Noroeste) e o binómio Brasil-Angola (a Sul).

Assim, em que momento é possível identificar a génese da matriz Euro-Atlântica portuguesa? A resposta, no nosso entendimento, reverte para o reinado de D. Dinis, momento de charneira centrado entre os conceitos afonsino «Defender a Terra e Acrescentá-la» e joanino «Conter Castela em Terra e Batê-la no Mar», que podemos definir como «Consolidar a Terra e Projetar Influência para o Mar».

Consolidar a Terra e Projetar Influência para o Mar

Depois de séculos de dilatação e retracção das fronteiras peninsulares, na segunda metade do século XIII o mosaico ibérico conta com três reinos cristãos (Portugal, Leão/Castela e Aragão) e a presença muçulmana em Granada e no Levante. Com as conquistas de Faro, Albufeira e Silves pelas tropas de D. Afonso III (1249-1253), Portugal libertou o seu espaço territorial da presença islâmica, encerrando o ciclo da Reconquista Cristã, e marcou o domínio do Algarve, contra a ambição castelhana. Entretanto, Leão/Castela, nos reinados de Fernando III e Afonso X, unificou a Meseta Ibérica, através do controlo, a Norte, do acesso ao golfo da Biscaia, e a conquista e consolidação, a Sul, de Jaén, Sevilha e Cádiz. Progrediu, então, para Leste ao longo do Mediterrâneo em direcção a Múrcia, chocando com os interesses de Aragão e a presença do Islão na região. De facto, Aragão era um Estado marítimo e mercantil, que fazia de Valência-Catalunha os seus pontos de contacto com o Mediterrâneo Ocidental, a França e a Península Itálica. Granada era o bastião muçulmano na Península, um enclave ameaçado pelos cristãos e dependente do sultanato berbere do Norte de África.

O choque Castela/Leão, Aragão e Portugal assumia-se, com estes dois Estados a reear a unificação peninsular. Do lado português compreende-se, assim, a necessidade de vigilância das condições de equilíbrio peninsulares e a urgência de garantir a autonomia da linha de costa no Algarve. O mesmo sucedia da parte aragonesa relativamente aos receios de esvaziamento da sua matriz mediterrânica. Situação de premência marítima ampliada quando é sabido que a ligação Mediterrânica entre Génova e Veneza com o

mar do Norte (Flandres, Aquitânia e Inglaterra) e o Atlântico Norte era comercialmente importante, mediante um sistema radial que fazia das embarcações mercantis a seiva que alimentava o sistema europeu³.

O Algarve é, para Portugal, a chave de todo o processo e a sua posse, em detrimento da ambição de Castela, definiu a independência de Portugal. De facto, se a rapidez de processos de D. Afonso III não tivesse vingado face às intenções de Afonso X, Portugal estaria a braços com o apertar do cerco de Castela pela fronteira terrestre e ficava impossibilitado de aceder ao Mediterrâneo. A situação explica os diferendos diplomáticos e os confrontos militares ocorridos entre os dois Estados Peninsulares: 1249-1267 (D. Afonso III/Afonso X, Tratado de Badajoz); até 1297 (D. Dinis/Fernando IV, Tratado de Alcanizes)⁴. A celebração do Tratado de Alcanizes marcou definitivamente a individualização portuguesa no contexto peninsular e transformou a fronteira peninsular de pressão em equilíbrio/acomodação. Portugal era, então, um Estado-Nação. Estabelecida uma linha fronteiriça defensável a Leste e tendo em conta as ameaças e oportunidades percebidas a Ocidente, impôs-se o desenvolvimento de capacidades de utilização do mar.

Por esta altura, é perceptível a evolução do desenho estratégico dionisino. Extrapolando o conceito de soberania do politólogo francês Jean Bodin (1530-1596), D. Dinis apresenta-se como um Rei que procura não ter igual na ordem interna, nem superior no domínio externo: (i) decretou «Novas Inquirições», isto é, determinações de governação que furtassem o poder senhorial regional ao princípio da soberania real, passíveis de enfraquecer ou afrontar a coroa e alimentar ingerências castelhanas. A centralização do poder régio e a temperança «nas coisas da guerra» não foi isenta de contratempos face a uma nobreza politicamente ambiciosa e militarmente belicosa e explicam, em parte, as guerras civis em que D. Dinis se viu enredado no início e no fim do reinado, com o meio-irmão Afonso Sanches e o herdeiro e futuro rei D. Afonso IV, respectivamente, que capitalizaram esses descontentamentos; (ii) organizou, com mão de ferro, a justiça «d'El-Rei D. Dinis», como forma de garantir segurança quotidiana ao arrepio de malfeitores e delinquentes; (iii) promoveu o povoamento territorial, lançou as bases de uma economia agrária e piscatória ao serviço da coroa⁵ e fundou a universidade (Estudos Gerais) ao serviço da comunidade, que não só a eclesiástica; (iv) para marcar a especificidade identitária no contexto peninsular, determinou o emprego da língua portuguesa em diplomas notariais e escritos públicos; (v) nacionalizou as ordens militares (com excepção da do Hospital) implantadas em território nacional, tornadas no mais coeso e profissional braço armado do Reino; (vi) organizou um Exército e uma Marinha verdadeiramente nacio-

³ Jorge Borges de Macedo, *História Diplomática Portuguesa, Constantes e Linhas de Força. Estudo de Geopolítica*, Lisboa, Instituto de Defesa Nacional, 1987.

⁴ Depois da morte de Sancho IV de Leão-Castela (1295), sucessor de Afonso X, o menor Fernando IV (9 anos), que não acolhia aceitação geral, teve problemas de afirmação no trono. D. Dinis condicionou-lhe o seu apoio à regularização da posse do Algarve e das fronteiras do Guadiana e Riba Coa. Daí resultou o Tratado de Alcanizes.

⁵ Todos os produtos excedentes, em especial os cereais e o azeite, eram exportados, principalmente por via marítima, o que influenciou o melhoramento da construção dos navios redondos e da regularidade e boa ordem que se introduziu no serviço e disciplina marítima: Ignacio da Costa Quintella, *Annaes da Marinha Portuguesa*, Lisboa, 1839.

nais, semipermanentes e tecnicamente especializados, ao serviço da segurança interna do Reino e do prestígio externo do Monarca; **(vii)** normalizou as relações com a Igreja (Concordata de 1289), enquanto vínculo espiritual interno e de sã convivência com a Santa Sé, que apoiou Portugal na questão de posse do Algarve (*Bula In favorem quorundam*); **(viii)** sustentou relações de cooperação/acomodação com Castela e de aliança com Aragão, na Península, contactos comerciais com Génova, no Mediterrâneo, e acordos comerciais com a Inglaterra, no mar do Norte⁶.

Consequentemente, aproveitando uma época de consolidação interna e de estabilidade externa, D. Dinis, numa rara visão estratégica, estruturou um aparelho militar para Portugal em tempo de paz: a nível terrestre para garantir dissuasão e defesa territorial; a nível marítimo de modo a defender a costa da pirataria moura, projectar poder e enriquecer a coroa através do comércio. Da Terra para a o Mar, da segurança continental para a projecção de poder marítimo. Portugal emergia como poder militar e naval e a posição atlântica sobrepunha-se relativamente à ibérica, definindo uma estratégia que, cem anos decorridos, daria lastro à Expansão Ultramarina.

Consolidar a Terra – Reorganização Militar

A organização militar de D. Dinis foi inspirada, em certa medida, no «Libro de las Siete Partidas» onde o rei Afonso X de Castela fizera adaptar o direito romano e visigótico aos costumes e instituições peninsulares⁷.

Relativamente às reformas terrestres⁸, as de maior alcance foram: **(i)** nacionalização dos corpos profissionalizados das ordens militares de Cristo, Avis e Santiago. Merece destaque a medida de génio que levou à criação da Ordem da Milícia de Jesus Cristo, a 14 de março de 1319 (Bula Papal *Ad eaex Quibus Cultus Augeatur Divinus*, passada em Avinhão pelo Papa João XXII), feita a partir do património, os conhecimentos e os cavaleiros da extinta Ordem dos Templários; **(ii)** a criação da «Milícia Municipal dos Besteiros de Conto», contingentes armados de besta e quantificados a nível concelhio (conto), com carácter de permanência e mesteres do seu ofício, ou seja, especializados. A

⁶ Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal, Volume I (1080-1415)*, Editorial Verbo, 1990; Jorge Borges de Macedo, ob. cit.; José Augusto de Sotto Mayor Pizarro, *D. Dinis*, Rio de Mouro, Círculo de Leitores, 2005; Nuno Valdez dos Santos, *As Raízes das Instituições Militares Portuguesas*, Separata da Revista Militar, Lisboa, 1986; Pedro Cardoso, “Necessidade de uma Visão Estratégica do Ensino da História”, in *Estratégia*, Coordenação de Adriano Moreira e Pedro Cardoso, Vol. X, Lisboa, Instituto Português da Conjuntura Estratégica, 1998; Victor Daniel Rodrigues Viana, *Evolução do Conceito Estratégico Nacional. Da Fundação ao Estado Novo*, Lisboa, Instituto de Altos Estudos Militares, 1996.

⁷ Carlos Selvagem, *Portugal Militar*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1991.

⁸ António Pires Nunes, *O Castelo Estratégico Português e a Estratégia do Castelo em Portugal*, Lisboa, Direcção do Serviço Histórico-Militar, 1988; Carlos Selvagem, ob. cit.; Mário Jorge Barroca, “Da Reconquista a D. Dinis” in *Nova História Militar de Portugal*, Direcção de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Monteiro, Rio de Mouro, Círculo de Leitores, 2003; Miguel Gomes Martins, *Para Bellum. Organização e Prática da Guerra em Portugal durante a Idade Média (1245-1367)*, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra (Tese de Doutoramento – policopiado). João Gouveia Monteiro, “Centralização”, Parte I (1096-1495) – Capítulo II, in *História Militar de Portugal*, Coordenação Nuno Severiano Teixeira, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2017.

instituição destes corpos militares tinha por fim garantir o alistamento regular da antiga peonagem dos concelhos e também criar, nos diversos burgos, pequenos e eficientes corpos militares com comandos permanentes. O seu recrutamento cingia-se aos mesteiros (homens de ofícios), sendo coordenados localmente pelo anadel e, a nível nacional, pelo anadel-mor; **(iii)** os alardos, concentração e treino periódico dos contingentes, tornaram-se recorrentes; **(iv)** de forma a garantir a segurança fronteiriça (principalmente no Alentejo e na faixa leste do Côa) mandou construir ou restaurar dezenas de castelos (mais de 50), onde emerge uma torre de menagem, que confere a cada fortaleza uma defesa avançada, dinâmica e inexpugnável. Em locais ermos e de possível intromissão alheia, ergueu torres de vigia, que serviam como uma espécie de segurança afastada para detectar com antecipação a aproximação do inimigo e estabelecer melhor ligação entre os castelos das redondezas.

No essencial, manteve-se a composição militar terrestre do antecedente, constituindo os besteiros de conto (Tropa profissional e regular) e a nacionalização da Ordem Templária (Cristo) as grandes novidades. A hoste ficou organizada com os seguintes componentes: **(i)** cavalaria dos nobres acontiadados (pagos); **(ii)** cavaleiros das Ordens Militares (Avis, Hospital, Santiago, Cristo), que eram o contingente especializado; **(iii)** cavaleiros-vilões (serviço gratuito); **(iv)** besteiros de conto (serviço gratuito); **(v)** peonagem dos Concelhos, constituída pelos arqueiros (raros), piqueiros e fundibulários.

Em caso de necessidade, a hoste podia ainda ser engrossada pelos seguintes elementos: **(i)** através do sistema de contratação estipendiária, em que se podia pagar a todos aqueles que aparecessem e fossem úteis à guerra. No fundo, era uma contratação a soldo, independentemente da origem social do combatente. Este tipo de contratação estipulava o número de homens a admitir, o armamento que deviam apresentar e durante quanto tempo atuavam; **(ii)** mercenários: a partir do século XIII a guerra passou a ser feita à base de mercenários, que eram elementos especializados e profissionais cujo recrutamento era feito no estrangeiro; **(iii)** homiziados: eram pessoas a contas com a justiça e sujeitas a penas. Estes indivíduos eram intimados a integrar a hoste quando se avizinhava uma campanha. Podendo beneficiar da amnistia real, combatiam ao lado do monarca, normalmente orientados para o desempenho de acções difíceis e arriscadas.

O monarca regulamentou também as funções/cargos militares; **(1)** mantiveram-se os altos cargos de Alferes-mor, Fronteiro-mor e Alcaide⁹; **(2)** Adail (nomeado mediante exame prévio), chefe de troço da cavalaria vilá e dos batedores de terreno, a quem competia estudar o terreno e o inimigo e desenvolver acções de peonagem; **(3)** Coudel, tinha

⁹ O Alferes-mor exercia a justiça na hoste, sendo para isso assistido pelos meirinhos dos quais dependiam, directamente, os carcereiros e algozes. A cadeia de competência disciplinar estendia-se desde os senhores das mesnadas, que podiam «mandar penar e justicar os malfeitores segundo o caso for», sem terem contudo o direito de morte, até ao adail, que somente podia castigar os peões e, nalguns casos, os almogávares, com varadas.

^{Na} verdade, Para os que se encontravam em hoste, abrangidos pelo Regimento de Guerra, era-lhes exigido «muito singularmente» a obediência aos seus superiores, sob pena de «grande escaramento» bem como a todos aqueles que os apoiassem mas, para estes últimos o castigo era maior pois seriam «escaramentados assy no corpo como na honra»: Nuno Valdez dos Santos, ob. cit.

a tarefa de zelar pela boa organização dos acontiadados dos concelhos, principalmente a cavalaria vilá peonagem, no seu distrito; (4) Coudel-mor, fiscalizava esse serviço em todo o Reino¹⁰; (5) Anadel, responsável pela organização e treino dos besteiros em cada concelho; (6) Anadel-mor, superintendia ao alistamento e organização dos besteiros de conto em todo o reino; (7) almocadéns, guias da peonagem, e os almogávares, homens a cavalo, nomeados pelos adais e escolhidos pelas suas qualidades militares.

Projetar Influência para o Mar – A Emergência do Vetor Naval

Como Portugal comportava uma longa costa e a atividade piscatória comercial era uma prática quotidiana, desde os primórdios da nacionalidade que se sentiu a necessidade de equipar galés (embarcações de grande porte) ou galeotas. Na verdade, a primitiva marinha era de natureza costeira e saída da classe dos pescadores (póvoas marítimas) e a arte de marear e o vislumbre de uma marinha naval receberia impulsos através dos contactos com os povos do norte da Europa, os mouros e os cruzados.

Assim, não é de admirar que no tempo de D. Dinis navegassem habitualmente para a Normandia e a Flandres navios portugueses designados como *nes* e *nefs*, correspondendo às naus dessa época, citando-se também uma *holoc* de Portugal¹¹. Paralelamente, e porque D. Dinis «sempre teve guerra por mar com os mouros e nunca paz», a defesa da costa da pirataria e dos ataques dos mouros era uma preocupação constante¹². A tradição afirma ainda que mantinha uma frota de vigilância do litoral da ordem de 3 galés e 5 navios. A sua vigilância documenta-se em dois factos: na ordem que enviou ao concelho de Atouguia da Baleia para que 30 homens da povoação, que fossem remadores de ofício, vigiassem aquela zona durante seis semanas por ano, concorrendo, para o efeito, com armas e víveres; e ao alcaide da Lourinhã, para que 20 remeiros estivessem em serviço «pera aguisamento da nossa frota»¹³.

¹⁰ Em termos genéricos, relativamente aos acontiadados dos concelhos, o sistema de recrutamento e organização militar processava-se da seguinte maneira: numa localidade auto-suficiente e não dependente de famílias senhoriais, o Coudel avaliava os bens de cada residente (acontiado), ficando cada um obrigado a participar na guerra com o armamento respectivo, de acordo com as possibilidades económicas avaliadas. Esta informação obtida pelo Coudel era mantida actualizada, sendo a de todas as circunscrições passadas para o Coudel-mor, que geria toda esta situação. Era portanto o Coudel que em cada localidade mandava reunir a população, apresentando-se esta com o equipamento e o armamento exigido, concentração a que se dava o nome de Alardo (revista). Para quem tinha cavalo chegavam a ser feitos três a quatro alardos por ano, para os restantes, por norma, era feito um alardo anual.

¹¹ Henrique Quirino da Fonseca, *Os Portugueses no Mar – Memórias Históricas e Arqueológicas das Naus de Portugal*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2.^a Edição, 1989.

¹² Cristóvão Rodrigues Acenheiro, *Crónicas dos Senhores Reis de Portugal*, Lisboa, Academia das Ciências, 1926.

¹³ Joaquim Veríssimo Serrão, ob. cit.

A navegação de alto mar e a vigilância costeira ganhavam corpo, impondo-se a organização de uma componente de Marinha robusta¹⁴: (i) desenvolveram-se estaleiros em Lisboa, Porto, Vila Franca, S. Martinho do Porto, Vila do Conde, Viana do Castelo; (ii) criaram-se os marinheiros de conto, com a mesma especificidade organizativa da dos besteiros, cuja fonte de recrutamento eram os concelhos do litoral, entre barqueiros e pescadores; (iii) desenvolveram-se as barcas (ligeiras, para transportar tropas em defesa de meios fluviais) e as naus (para longas viagens, com função de transporte de tropas e menos para utilização em combates navais), que ampliavam as tradicionais galés, galeotas e fustas. A galé era o clássico navio de guerra. Rápido e flexível, era propulsado por vela triangular com ventos favoráveis e, principalmente, a remos, que garantia rapidez de navegação e flexibilidade de manobra, independentemente da existência de vento ou da direção em que soprava. A tripulação era recrutada pelo sistema de vintenas do mar (assim designados pois, quando as galés se armavam, de cada 20 homens sorteava-se um para o remo). Apesar ainda não estarem bem demarcadas as funções militares e as de comércio, a actividade naval exigia experimentadas tripulações e comandantes competentes. Desde os primórdios que a escala hierárquica nos navios d'El-rei era formada pelos alcaides do mar e alcaides de galés (comandantes dos navios e a quem era garantido foro de cavaleiro), seguindo-se o espadeleiro que, por dirigir o leme de espadela seria uma espécie de piloto, havendo ainda mais duas espécies de oficiais, os proeiros e o petintal, sendo este correspondente ao carpinteiro-calafate.

Portanto, à semelhança do vetor militar terrestre, também o marítimo assumiu um carácter permanente e profissionalizado.

Mas é no início do século XIV que a Marinha Portuguesa assume inequívocas prerrogativas de componente permanente, profissionalizada e elemento de poder nacional, com a nomeação de Nuno Fernandes Cogominho para «Almirante Mayor del Rey», em 1307 e reafirmada em 1314. Depois, foi contratado o genovês Manuel Pessanha para «Almirante das galés de el-rey» (1317) e «Almirante do Reino de Juro e herdade» (1322).

A contratação do almirante genovês representa o corolário de uma estratégia marítima-comercial e naval-militar de largo espectro onde, mais que o presente, se arquitecta uma estratégia de futuro. Pessanha ficou sujeito aos seguintes deveres: (i) que serviria bem e lealmente nas galés sempre que fosse chamado; mas não seria obrigado a sair ao mar com menos de 3 galés; (ii) que se o rei saísse pessoalmente em campanha com Exército, e mandando-o chamar, o acompanharia e serviria por terra; (iii) que o almirante teria jurisdição e mando sobre todos os homens que com ele estivessem nas galés do Rei, tanto em frota [pequeno n.º de navios de guerra], como em armada [grande número de navios], no mar ou nos portos onde entrasse, sendo todos obrigados a obedecer-lhe como se o Rei estivesse presente. E todos os que fossem nas galés obedeciam aos seus alcaides.

¹⁴ Armando Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, Vol. I, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1989; Carlos Selvagem, ob. cit.; Humberto Baquero Moreno (Coord), *História da Marinha Portuguesa. Homens, Doutrina e Organização (1139-1414)*, Vol. I, Lisboa, Academia de Marinha, 1998; Jorge Manuel Moreira Silva, Operações Navais e Estratégia Marítima na Reconquista e Consolidação do Território Nacional (1147-1349), in *Revista Militar*, Abril de 2009; Tancredo Faria de Moraes, *História da Marinha Portuguesa: da Nacionalidade a Aljubarrota*, Lisboa, Clube Militar Naval, 1949

des, como era costume; (iv) o Almirante podia castigar nos corpos, sendo com direito e justiça, aos que desobedecessem, como o próprio rei faria se estivesse presente; (v) que esta jurisdição se estenderia desde o dia em que armassem as galés até ao último dia em que o Almirante desembarcasse»¹⁵.

Conforme já referido, o rei centrava muitas das preocupações de cariz marítimo na ligação entre o mar alto e o Estreito e, particularmente na costa algarvia, pois a ameaça ostensiva dos mouros granadinos e berberes era uma realidade. Na verdade, a maioria dos empenhamentos militares navais de D. Dinis verificaram-se contra a pirataria moura. De tal forma que obteve do Papa João XXII os dízimos eclesiásticos para melhor poder custear as grandes despesas de suas armadas. Também por essa razão, o Almirante Pessanha tinha direito à quinta parte do que cabia ao rei de todas as prezas tomadas aos inimigos, exceptuando navios, armas e prisioneiros.

E o almirante procurou não desmerecer dos privilégios, revelando competência profissional na organização das frotas, capacidade de comando no recrutamento, treino e conduta dos marinheiros, decidido a limpar a costa sul de presenças e pressões navais indesejadas. Segundo Luís Miguel Duarte¹⁶, se no campo da organização naval Pessanha foi bem sucedido ao transformar uma marinha rudimentar num vetor naval forte, que permitiu vigiar, dissuadir e coagir as ameaças costeiras e garantir a defesa territorial, já os créditos da sua aplicabilidade na guerra do mar revelou-se discutível, nomeadamente no confronto com a marinha castelhana em 1336-1338 e na batalha do Cabo de São Vicente, em 1337, já no reinado de D. Afonso IV.

A certidão de nascimento da Marinha de Guerra Portuguesa remonta a 1317, ano da contratação do Almirante genovês Manuel Pessanha? É discutível, ficando a análise dos critérios e a sua determinação para os historiadores navais, detentores da necessária base conceptual.

Conceito Estratégico de D. Dinis

Da Terra para o Mar, ou a génese da Portugalidade, assim podemos resumir a visão estratégica de um monarca que, em tempo de paz, soube conjugar o bem-estar da Nação, a segurança do Estado e o prestígio da coroa. Uma estratégia assente na organização centralizada e no desempenho especializado das instituições militares, que permitiram o estabelecimento de linhas de força entre a necessidade de equilíbrio real e as forças de pressão exercidas na fronteira terrestre, com as que se exercem na fronteira marítima, de extensão sensivelmente igual, depois da posse definitiva do Algarve. O eixo de intervenção portuguesa ir-se-á deslocando até se tornar um país em que a sua política atlântica é mais importante que a sua posição ibérica, só definida em termos de fronteira terrestre.

¹⁵ Ignacio da Costa Quintella, ob. cit.

¹⁶ Luís Miguel Duarte, “A Marinha de Guerra. A Pólvora. O Norte de África”, in *Nova História Militar de Portugal*, Direcção de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Monteiro, Rio de Mouro, Círculo de Leitores, 2003.

Bibliografia

- ACENHEIRO, Cristóvão Rodrigues, *Crónicas dos Senhores Reis de Portugal*, Lisboa, Academia das Ciências, 1926.
- ALMEIDA, Políbio Valente de, *Do Poder do Pequeno Estado. Enquadramento Geopolítico da Hierarquia das Potências*, Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 1990.
- BARROCA, Mário Jorge, “Da Reconquista a D. Dinis” in *Nova História Militar de Portugal*, Direcção de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Monteiro, Rio de Mouro, Círculo de Leitores, 2003.
- DUARTE, Luís Miguel, “A Marinha de Guerra. A Pólvora. O Norte de África”, in *Nova História Militar de Portugal*, Direcção de Manuel Tremudo Barata e Nuno Severiano Teixeira, Vol. 1, Rio de Mouro, Circulo de Leitores, 2004.
- FONSECA, Henrique Quirino da, *Os Portugueses no Mar – Memórias Históricas e Arqueológicas das Naus de Portugal*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2.^a Edição, 1989.
- MACEDO, Jorge Borges de, *História Diplomática Portuguesa, Constantes e Linhas de Força*. Estudo de Geopolítica, Lisboa, Instituto de Defesa Nacional, 1987.
- MARTINS, Miguel Gomes, *Para Bellum. Organização e Prática da Guerra em Portugal durante a Idade Média (1245-1367)*, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 2008 (policopiado).
- MONTEIRO, Armando Saturnino, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, Vol. I, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1989
- MONTEIRO, João Gouveia, “Centralização”, Parte I (1096-1495) – Capítulo II, in *História Militar de Portugal*, Coordenação Nuno Severiano Teixeira, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2017.
- MORAIS, Tancredo Faria de, *História da Marinha Portuguesa: da Nacionalidade a Aljubarrota*, Lisboa, Club Militar Naval, 1949.
- MORENO, Humberto Baquero Moreno (Coord), *História da Marinha Portuguesa – Homens, Doutrinas e Organização (1139-1414)*, Vol. II, Lisboa, Academia de Marinha, 1998.
- NUNES, António Pires, *O Castelo Estratégico Português e a Estratégia do Castelo em Portugal*, Lisboa, Direcção do Serviço Histórico-Militar, 1988.
- PIZARRO, José Augusto de Sotto Mayor, *D. Dinis*, Rio de Mouro, Círculo de Leitores, 2005.
- QUINTELLA, Ignacio da Costa, *Annaes da Marinha Portuguesa*, Lisboa, 1839.
- SANTOS, Nuno Valdez, *As Raízes das Instituições Militares Portuguesas*, Separata da Revista Militar, 1986.
- SELVAGEM, Carlos, *Portugal Militar*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1991.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo, *História de Portugal*, Volume I (1080-1415), Editorial Verbo, 1990.
- SILVA, Jorge Manuel Moreira, “Operações Navais e Estratégia Marítima na Reconquista e Consolidação do Território Nacional (1147-1349)”, in *Revista Militar*, Lisboa, N.º 2487 – Abril de 2009.

DE D. AFONSO III A D. JOÃO I. AS ‘BULAS DO MAR’ NA CONSTRUÇÃO DA PRIMEIRA ‘PLATAFORMA CONTINENTAL’ PORTUGUESA?

Armando Martins

1. O problema

Na abertura do XII Simpósio de História Marítima, sobre «*A Formação da Marinha Portuguesa, dos primórdios ao Infante*», levado a cabo por esta Academia, no ano de 2011, na conferência inaugural intitulada ‘Raízes da estratégia subjacente à primeira expansão marítima portuguesa’¹, o professor Luís Adão da Fonseca - a quem eu daqui presto homenagem e acompanho na longa doença que o atingiu - alertou para a insuficiência dos argumentos que têm sido aduzidos pela historiografia para a compreensão do quadro em que se preparou e em que foram dados os primeiros passos da nossa expansão marítima, bem como as razões por que ela eclodiu em Portugal e não noutra país. A seu ver, não basta falar dos portos marítimos, da população escassa, da importância das explorações de recursos costeiros ou ainda da importância dada ao comércio internacional europeu, para se encontrar a razão por que aquilo aconteceu, sublinhando que, nem sempre sendo possível identificar e distinguir *antecedentes*, condições e causas, tal confusão tem levado a raciocínios falaciosos e a conclusões do tipo ‘*post hoc, ergo, propter hoc*’.

Adão da Fonseca defendeu a tese de que o país na transição do século XIII para o XIV, depois de terminadas as guerras da *Reconquista*, com D. Dinis, percebeu que havia necessidade de definir uma política marítima para garantir o futuro.

A meu ver, porém, tal definição deve recuar cronologicamente algum tempo e assenta exactamente quer na conquista do Algarve, em meados do século XIII, quer na longa e persistente reivindicação que D. Afonso III dele fez junto do rei de Leão e Castela, até finalmente o conseguir pelo tratado de Badajoz, em 1267, como já aqui foi lembrado. Efectivamente, como escreveu o professor Jorge Borges de Macedo, ‘*com a posse do Algarve se jogou o destino de Portugal independente*’².

Neste contexto se insere a importante posição de apoio a Portugal por parte do papado, bem expressa na bula *In favorem quorundam*, de 1 de Setembro de 1254, dirigida ao monarca castelhano Afonso X [1252-1284]. De facto, se assim se pode dizer, continua Borges de Macedo, ‘*o direito dos portugueses ao Algarve era anterior à sua conquista*’. E explica que esse direito fora consagrado por acordos tácitos de D. Afonso Henriques e por operações militares de D. Sancho I e de Sancho II quando este chegou à foz do

¹ Luís Adão da Fonseca, ‘Raízes da estratégia subjacentes à primeira expansão marítima portuguesa’, in *A Formação da Marinha Portuguesa dos primórdios ao Infante, XII Simpósio de História Marítima*, Lisboa, Academia de Marinha, 2015, pp. 17-29.

² J. Borges de Macedo, *História Diplomática Portuguesa*, Lisboa, Tribuna, 2006, p. 54.

Guadiana, em 1238, isolando a área ocidental do resto do reino mouro de Niebla, vassalo do rei leonês.³

Naquela guerra D. Sancho II recebeu do papa Gregório IX todo o apoio, através da bula *Cum carissimo in Christo*, de 18 de Setembro de 1241, a qual concedia aos seus guerreiros - note-se bem - indulgências iguais às dos defensores da Terra Santa na Cruzada⁴. Não esqueçamos este tipo de apoio, anterior a meados do século.

Com efeito, sem nenhum hiato, desde antes da conquista do Algarve (1249) e poucos anos depois do acordo de fronteiras com Castela, pelo tratado de Alcanices em 1297, o rei D. Dinis negociou desde o princípio do século e obteve, em 1319, pela bula *Ad ea ex quibus* do papa João XXII, a fundação da Ordem de Cristo, especificamente portuguesa e como sabemos herdeira dos bens e privilégios dos Templários, Ordem da Cristandade entretanto extinta em toda a Europa. E logo no ano seguinte, em 1320, a bula *Apostolice sedis* do mesmo papa - aludindo aí à acção do rei português e à contratação em 1317 do genovês Manuel Pessanha para organizar e chefiar a armada portuguesa - equiparava a armação de galés, o principal navio de guerra, à *Cruzada*, isto é, legitimava a estratégia naval do reino de Portugal que então começava a definir-se. Em conclusão Adão da Fonseca termina dizendo que fácil é ver a relação entre aqueles dois diplomas se se recordar que por disposição da primeira bula, a da fundação da Ordem de Cristo, esta teria a sua sede em Castro Marim, próximo da foz do rio Guadiana, manifestando-se desta forma claramente, a importância que os responsáveis portugueses atribuíam à guerra no mar e ao horizonte marítimo. A vinda do genovês Manuel Pessanha, desde 1317, e a reorganização da frota desde então, insere-se e só ganha sentido em todo este processo. Ao reorganizar a armada portuguesa sediando-a no Algarve, especialmente em Tavira, declara ser o *Estreito* o seu espaço preferencial de navegação, ou seja, define-se ali uma fronteira estratégica meridional.

O processo porém iria ter continuidade e com D. Fernando, já na segunda metade do século XIV, a fronteira estratégica marítima amplia-se e torna-se também setentrional. Numa conjuntura difícil (o tratado de Santarém fora um verdadeiro *'diktat'* imposto por Henrique II de Castela), ao assinar com Eduardo III de Inglaterra o primeiro tratado de aliança em 1373, mais tarde consolidado em 1386 pelo mais amplo de Windsor, o rei de Portugal comprometia-se a enviar, anualmente, uma armada de dez galés para a defesa conjunta das águas do canal da Mancha, no Atlântico Norte, no contexto desgastante das guerras fernandinas com Castela, da guerra da independência e da mais ampla e importante *Guerra dos Cem Anos*, verdadeiro abalo estrutural de toda a Europa ocidental carente de mar⁵. Não se esqueça que nos dois tratados citados era tão grande o interesse da Inglaterra quanto o de Portugal, cuja fronteira marítima o retirava de uma situação de

³ J. Borges de Macedo, *oc.*, p. 56.

⁴ Ver Maria Helena da Cruz Coelho na conferência de encerramento do *XII Simpósio de História Marítima*, em 2011, Lisboa, Academia de Marinha, 2015, p. 290.

⁵ Cfr. *História da Marinha Portuguesa*, coord. de Humberto Baquero Moreno, Lisboa, Academia de Marinha, 1998, p. 141. Na Guerra dos Cem Anos a Inglaterra procura aliança marítima com Portugal e a França com Castela.

marginalidade em relação ao continente europeu para lhe dar a centralidade em relação ao Oceano.

Com D. Fernando [1367-1383] - rei tantas vezes mal tratado porque se desconhece a sua real acção - e na *Crise de 1383-1385* que se lhe seguiu, que o poder régio e as instituições do Estado perceberam melhor que esta *centralidade* marítima era fundamental e condição essencial para a sobrevivência do reino. Tal consciência está claramente assumida e provada em termos políticos tanto pela tomada de posição das Cortes de Coimbra em 1385 e pelas instruções dadas aos embaixadores - o Mestre da Ordem de Santiago e o Chanceler do reino - que, entre Março de 1384 e Maio de 1386, iriam em Windsor consolidar o acordado em 1373.

No século XV, o cronista Gomes Eanes de Zurara, exprime claramente, como que em síntese, tal consciência, na Crónica da Tomada de Ceuta, quando redige a famosa afirmação tantas vezes citada: «*aos Portugueses, de uma parte cerca-nos o mar e da outra temos um muro no reino de Castela*». E, conclui o autor que vimos citando, que parece claro que, face às razões insuficientes dos factores explicativos normalmente aduzidos, o grande dinamizador da eclosão da Expansão que se iria iniciar no século XV, foi a decisão política em adoptar aquela estratégia cujas *raízes subjacentes* - sublinhemos esta expressão - foram, definidas e afinadas ao longo do século XIV.

Sendo assim, importa, de seguida, prolongar o nosso questionário e perguntar sobre essas «*raízes subjacentes*»: o que é que, nas circunstâncias ocorridas, conduziu àquela decisão política e permitiu, depois, concretizá-la? Que meios diplomáticos se utilizaram? Como se legitimou? Com que bases jurídicas? Com que justificação moral e espiritual? Com que meios financeiros se pôde pôr em prática e levar por diante? Como se definiram as prioridades? E ainda, para utilizarmos a expressão consagrada no Direito Marítimo contemporâneo, não terão sido essas *raízes subjacentes* as bases da construção de uma primeira 'plataforma continental' portuguesa? Tantas perguntas a que interessa atender para, adequadamente, encontrarmos respostas complementares suficientes para melhor podermos *compreender* - finalidade última da história - ter ocorrido em Portugal e não noutra país a eclosão da Expansão Marítima em Portugal no início da centúria de Quatrocentos.

Se é certo que os 'cientistas e juristas do mar', em progressiva definição⁶, em 1958 entendiam «*plataforma continental*» como «*uma faixa de terra submersa existente em todo litoral do território, que, em um suave declive, termina ao dar origem ao talude continental*», para em 1982 alargarem a definição para «*a crosta da Terra que se prolonga, desde o território que está fora de água, mar adentro até duzentas milhas*», sua zona económica exclusiva podemos, então, procurar como foi possível dar, efectivamente a este espaço marítimo a sua primeira expressão política.

⁶ A definição tem sido progressiva, pois a da Convenção de Genebra (Suíça) sobre Direito Marítimo, em 1958, foi substituída pela de Montego Bay (Jamaica), de 1982. Os textos estão acessíveis na NET.

2. As fontes dos recursos

Toda a *decisão política* quando comporta acções diplomáticas e operações militares se torna, forçosamente, muito dispendiosa. Os exércitos deste ‘Outono da Idade Média’ e primavera da Moderna, muitas vezes constituídos por mercenários, só eram eficazes quando bem pagos, em moeda sonante, e no próprio campo das operações. Recorde-se o que aconteceu com os ingleses, cavaleiros flecheiros do conde Edmundo de Cambridge, no reinado de D. Fernando, na terceira guerra contra Castela [1381-1382] e dos efeitos desastrosos da sua sublevação quando o pagamento se atrasava ou não se traduzia em dinheiro⁷.

Onde procurar, então, esse dinheiro?

Clássico autor na história económica da Expansão Portuguesa, Vitorino Magalhães Godinho há muito que destacou a importância do papado ao conceder a Portugal mercês para o financiamento da guerra contra os reinos mouros e para a preparação ideológica do movimento expansionista⁸.

Vejamos, mais de perto, como era possível ao papado ter, então, tais possibilidades e como as concretizou. No século XIV, depois de se ter transferido para Avinhão onde iria permanecer por quase setenta anos [1309-1377], também o papado sentiu necessidade de reorganizar as suas finanças dado que *politicamente decidiu* ou *precisou* de se lançar numa série de empresas diplomáticas e guerreiras a partir de conflitos que estalaram, quer com o Império, com a Inglaterra⁹ ou devido à anarquia e às usurpações dos seus Estados na Itália, por parte das repúblicas vizinhas [sobretudo Veneza, Florença e a Liga das cidades *gibelinas* da Lombardia].

Para tal recorreu a uma profunda reforma da sua fiscalidade sobre as instituições dele dependentes numa época em que a tradicional cobrança das décimas [dízimas] sobre o clero era cada vez mais mal vista pelos Estados que iam sumir-se do país quantidades enormes de dinheiro que consideravam ser seu e em crítico momento da sua modernização. Para atenuar este mal-estar, com alguma facilidade os papas, quando suplicados justificadamente, anuíam a ceder uma parte dos impostos e taxas que cobravam. Veremos, mais adiante, casos concretos em Portugal, a partir de D. Dinis que nos elucidam sobre as diligências deste rei no levantamento e elaboração do rol ou cadastro dos rendi-

⁷ Fernão Lopes, *Crónica de D. Fernando*, Porto, Livraria Civilização, 1986, c. 134, pp. 373-374 e s.

⁸ Vitorino Magalhães Godinho, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, Lisboa, Dom Quixote, 2008 (2ª), p. 103.

⁹ O conflito com Inglaterra foi dos mais acesos. Com efeito, João XXII [1316-1334] viu o rei inglês opor-se, liminarmente, à saída de fundos para Avinhão, invocando o seu direito de ‘*regalia*’. A questão agravou-se quando estalou a *Guerra dos Cem Anos*, vindo o monarca a acusar o papa de financiar a política francesa com os seus dinheiros! Em 1351 o Parlamento deu novo passo e impediu-o de usufruir de qualquer prerrogativa benéfica no seu território. Em 1375 Gregório XI [1371-1378] chegou a um acordo limitado mas que não apagou o clima de hostilidade, fundamento da futura adesão da Inglaterra ao papa de Roma na época do *Grande Cisma do Ocidente* (1378-1417), mas deixando sequelas para o futuro.

mentos de todas as igrejas, comendas e mosteiros do reino, em 1320-1321 na conjuntura da fundação da Ordem de Cristo¹⁰.

A centralização administrativa da Cúria romana, no século XIV, forneceu aos papas o instrumento de que necessitavam para recuperar poder perdido e equilibrar os seus orçamentos, pondo em prática algumas medidas já formuladas no século anterior, escoradas, em pleno vigor da teocracia papal, '*auctoritas superlativa*', que então lhe era reconhecida¹¹. Assim, em 1265, pela decretal *Licet ecclesiarum*, o papa Clemente IV [1265-1268] reivindicara para si, por ser 'bispo de toda a Cristandade', poder ele conferir, por direito, todos os *benefícios*! Recorde-se que um '*benefício*' eclesiástico era o rendimento de um fundo vinculado a um cargo ou ofício que se exercia na igreja, desde os mais ricos arcebispados e abadias à mais humilde paróquia ou priorado. Desta forma, o papa não se contentava já em intervir em casos de mau funcionamento das instituições eclesiásticas ou religiosas [eleições contestadas, nomeações retardadas, usurpação de poderes, litígios de fronteiras] mas decidiu que os titulares de certos cargos seriam, doravante, de exclusiva designação sua. Estas '*reservas*' foram-se tornando em número crescente, como crescente se tornou o número de taxas a cobrar. Obter um *benefício* maior [um bispado ou uma grande abadia] de colação papal implicava o pagamento à cabeça, de 1/3 da sua receita anual; nos benefícios menores [canonicato, priorado, reitoria, etc.] o montante era ainda superior. As anatas, imposto suplementar, correspondiam à receita líquida da totalidade dos rendimentos do primeiro ano do novo beneficiário¹². Em suma, neste século a fiscalidade papal afinada transformara-se num entesouramento, à custa do sumidouro de dinheiros do património fundiário dos Estados ocidentais quando a moeda se tornava cada vez mais importante para a administração e programação de estratégias políticas ou diplomáticas.

Naturalmente que isto acarretava consequências. Destaquemos só as de carácter financeiro. Se os clérigos desejavam cada vez mais bons benefícios, tudo faziam para não pagar tão onerosas taxas ou então atrasavam o seu pagamento devido aos sistemáticos conflitos com os *colectores* apostólicos, como já acontecia com outros censos¹³. Depois choviam censuras eclesiásticas [suspensões, excomunhões, retenção de benefício, privações do ofício]. Acontecia o mesmo com os Estados, levando a verdadeiros braços de

¹⁰ O Rol de todas as igrejas, comendas e mosteiros do reino de Portugal (algumas situadas em Castela), feito entre 1320-1321, indica que a taxa do seu rendimento anual era de 628.227:13 (seiscentos e vinte e oito mil, duzentas e vinte e sete libras e 13 soldos. Era a partir deste levantamento, de que estavam excluídos os rendimentos das Ordens Militares e dos benefícios que os cardeais tinham no país, que se recolhiam as dízimas concedidas aos monarcas. Ver Fortunato de Almeida, *História da Igreja em Portugal*, nova edição preparada por Damião Peres, Porto, Livraria Civilização Editora, 1971, pp. 90-144.

¹¹ Martim de Albuquerque, *Orações de Obediência séculos XV a XVII*, Lisboa, Edições Inapa, I, 1988, p. 2.

¹² Em 1 de Fevereiro de 1483 um breve de Pio IV intimava o arcebispo eleito de Braga, sob pena de privação de todos os benefícios, ao pagamento, sem demora, de parte das taxas de *anata em dívida pela promoção do arcebispo anterior, já falecido!* PMV, II, p. 430.

¹³ Era o caso de Portugal. O pagamento do *censo*, instituído por D. Afonso Henriques em 1143 não fora esquecido [*esquecimento bem lembrado!*] e, ao contrário do que afirmam alguns autores, foi pago, apesar dos atrasos! Em 1325, D. Dinis entregava para quitação de vários anos, 4.000 florins de ouro.

ferro e entrando-se muitas vezes em violento choque devido ao processo de centralização em que ambos os poderes se encontravam envolvidos.

A *acumulação* de benefícios era outro expediente a que muitos clérigos recorriam, sendo menos escandaloso do que hoje podemos imaginar. A título de exemplo, citem-se dois ou três casos: o cardeal francês Audoin Aubert, em 1363 acumulava 35 benefícios; em 1367, o espanhol Gil Albornoz, 20; em 1373, Guy de Boulogne [1315-1373], o cardeal legado que veio servir de mediador na segunda guerra de D. Fernando com Castela [1372-1373], conseguindo com êxito estabelecer um acordo de paz, acumulava para si só, 207 benefícios!

Também a proporção de clérigos estrangeiros nestes benefícios, aumentando as saídas de dinheiro para o exterior, trazia problemas onde o sentimento nacional era mais vivo, como entre nós aconteceu neste século, com os bispados de Braga, Coimbra ou Lisboa.

Necessariamente, as transferências de fundos tornaram-se muito numerosas e complexas para que o pessoal ordinário as pudesse fazer com êxito. Por isso, homens de negócios italianos, cambistas e banqueiros, familiarizados com estas técnicas foram requisitados para estes serviços mas, não o faziam gratuitamente!

Que tem tudo isto a ver com Portugal e como argumento explicativo de alguma ‘*plataforma*’ na época que antecede a sua Expansão Marítima? Como sabemos, foi a partir deste meio que não só se conseguiu grande parte do financiamento para fazer a sua preparação e, seguidamente, lhe poder dar andamento¹⁴. A análise pormenorizada de quinze bulas sobre o mar, pequena amostra que seleccionámos, no entanto, mostra-nos que o seu alcance não se limitou a meios de financiamento, pois nelas se encontra resposta para as questões que acima colocámos, isto é, como se custeou; com que bases jurídicas se legitimou e motivou; com que justificação moral e espiritual se pôde pôr em prática e levar por diante; e ainda, como se definiram ou ajudaram a definir as prioridades. Com efeito, foi, em boa medida, destes diplomas papais, emanados da sua *Câmara*, registados da sua *Chancelaria* e regulados nos seus *tribunais*, que os nossos reis dispuseram de meios, encontraram legitimidade jurídica e suporte moral, puderam, enfim, planear ou tiveram que corrigir prioridades de acção¹⁵. A contabilidade difícil destes meios tem uma amostra no elenco de 1320-1321 cujo rendimento anual era, então, de quase 630 mil libras sobre que incidiam as dízimas que iam sendo alcançadas.

3. As ‘bulas do mar’ na canalização dos recursos para Portugal

Não me deterei aqui na análise pormenorizada dos documentos, a que chamei de ‘*bulas do mar*’ porque especificamente se lhe referem e o consideram elemento a dominar para a Cristandade ocidental. O seu estudo já há muito tempo que foi feito. Deixo alguns elementos da minha leitura para o texto escrito.

¹⁴ Vitorino Magalhães Godinho, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, Lisboa, Dom Quixote, 2008, p. 103.

¹⁵ O caso das Canárias, tão reivindicadas pelos portugueses mas, atribuídas a Castela, é exemplo disso.

Aqui, quero apenas recordar a importância que deve dar-se à evolução semântica dos conceitos de «*cruzada*» e de «*espírito de cruzada*» que a todas presidem. Se o papa Urbano II em 1095 apelara em concílio a uma peregrinação armada para libertar Jerusalém do poder dos infiéis, concedendo apoios espirituais e protecção de bens para os que se alistassem, supondo-se que o essencial estava na penitência e na oração dos peregrinos que, por isso, esperavam o perdão dos pecados confessados. A repetição das expedições acabou por lhes dar finalidades muito diferentes e o «*espírito de Cruzada*» encontrar-se-á invocado nos séculos posteriores para as guerras na Espanha da Reconquista, nas ofensivas do Báltico contra os pagãos ou no Languedoc contra os heréticos albigenses ou até mesmo nas lutas internas da Itália. Longe do primeiro significado, a legitimidade e valor meritório derivavam-lhes da caução pontifical e das indulgências concedidas¹⁶.

Sublinho também que não pretendo com o destacar destes aspectos jurídicos e morais encerrar neles o quadro do pensar das relações políticas, económicas e sociais, mas tão só indicá-los com outro elemento a considerar pelo que veio possibilitar de meios financeiros e impulso no alargamento da compreensão do vasto processo. E, se destaco uma constante de apoios, destaco também um dever de condições.

Deixo ainda de lado todo o esforço diplomático, isto é, o tempo e os meios dispendidos, a organização das embaixadas ou o tipo de embaixadores, que tiveram que *suplicar*, argumentar e negociar com o papa aquilo que pretendiam e justificar junto do rei aquilo que conseguiram. As bulas concedidas a D. Fernando em 1375 e 1377 são claro exemplo disso. De facto, a iniciativa destas diligências, partia sempre da estratégia portuguesa que o papado concertava na sua política atenta à progressão dos Turcos no Mediterrâneo e à sua responsabilidade de guia de toda a Cristandade ocidental¹⁷.

Mas não posso esquecer a invocação do que poderemos hoje chamar de *direito marítimo internacional* na questão do Almirantado. O problema põe-se facilmente. Mantendo fidelidade a D. Beatriz, filha de D. Fernando casada com D. João I de Castela, o almirante Lançarote Pessanha, que acabaria por ser assassinado por populares agitados, teria ou não perdido o direito ao *feudo* que os seus antepassados tinham contratado com o rei português? Apesar de em 1387 ter confiado o cargo a seu filho Carlos¹⁸, D. João I teve dúvidas e, em 1391, depois de ter ouvido os letrados e juristas do reino, pediu dois pareceres externos: ao jurisconsulto Baldo de Perúgia e ao Conselho de Juristas da Universidade de Bolonha. A resposta que ocupa 57 páginas dos *Monumenta Portugaliae Vaticana* é curiosa pelas razões aduzidas: responde e esclarece juridicamente a condição feudatária do almirante, cujo sentido, várias, vezes, nestes dias aqui foi perguntado!

¹⁶ Com Torquato de Sousa Soares discordamos, pois, da posição restritiva de Carl Erdmann quando escreve que na segunda metade do século XIII e princípios do XIV a cruzada já esmorecera em Portugal, até D. Dinis fundar em Portugal, em 1319 a nova Ordem Militar dos Cavaleiros de Cristo. Cfr. C. Erdmann, *A Ideia de Cruzada em Portugal*, Coimbra, 1940, p. 50. Recensão crítica de T. Sousa Soares, *RPH*, (1941), I, pp. 305-311.

¹⁷ Vitorino Magalhães Godinho, *oc*, p. 58.

¹⁸ Fora antes, em 1385-1386 dado a Manuel, filho mais velho de Lançarote que morreu sem filhos. Carlos recebeu o cargo a pedido do Condestável, de quem uma irmã estava casada com aquele Pessanha. *História da Marinha Portuguesa*, Lisboa, Academia de Marinha, I, 1998, pp. 265-266.

Os pareceres alargam-se em considerações do significado de das ‘leis do Império’, de ‘traição da pátria’, da condição de D. João ‘rei eleito’ e que não recebeu o trono por legitima hereditariedade, etc., etc.

Os doutores de Bolonha concluíram ao contrário dos letrados portugueses: o rei tinha direito a retirar-lhe o *feudo!* Sabemos que D. João I, por razões superiores - uma das quais foi o pedido do Condestável (Carlos estava casado com uma sua irmã) assim não fez e o manteve nas mãos daquela família de origem genovesa, prolongando essa outra *raiz subjacente* que ajudava a estruturar o que chamei de primeira ‘plataforma continental’ do reino¹⁹.

Se a conquista do Algarve em 1249 encerrou a *Reconquista* do território português na Península, logo em 1254 o papa Inocêncio IV com a bula *In favorem quorundam* dirigida a Afonso X de Leão e Castela lhe pedia que respeitasse o reino de D. Afonso III, o amparasse e o defendesse - clara alusão aos partidários vencidos e expulsos de Sancho II, refugiados junto daquele monarca, mas também de defesa de todos os outros perigos, o maior dos quais poderia ser o regresso dos muçulmanos de além-mar²⁰.

Em 1288, o papa Nicolau IV, com a bula *Pastoralis officii* habilitava os membros portugueses da Ordem de Santiago e eleger Mestre próprio, autonomizando-se de Castela e organizando-se à sua maneira nas lutas contra os infiéis. Apesar dos protestos castelhanos, as boas relações de D. Dinis com o papa [recorde-se que naquele mesmo ano um grupo de altos dignitários eclesiásticos solicitava poder dispor de rendas de algumas igrejas para sustentar a Universidade que o monarca fundara em Lisboa, no que seriam atendidos]²¹, as boas relações, assinadas duas concordatas²², acabariam por fazer triunfar a causa portuguesa da autonomia, dando também notável contributo ao processo de centralização do poder real²³.

Novo e importante passo seria dado com a solução encontrada em Portugal para o problema dos Templários: a longa Súplica ou exposição enviada em 1318²⁴ ver-se-ia coroada de êxito quando em 14 de Março de 1319, pela bula *Ad ea ex quibus* era instituída a Ordem da Cavalaria de Jesus Cristo, ‘para exaltação da fé ortodoxa e defesa do reino do Algarve a que está fronteira aquela lixosa nação dos ditos mouros, inimiga sem piedade do nome de Cristo’²⁵. Ordem militar cujos estatutos o papa especificava e que ficava exclusi-

¹⁹ *Monumenta Portugaliae Vaticana*, coord. de A. de Sousa Costa, Braga, Edições Franciscanas, III-1, pp. 630-687.

²⁰ Frei António Brandão, *Crónica de D. Afonso III*, pp. 194-195.

²¹ A petição ao papa Nicolau IV era data de Montemor-o-Novo, em 12 de Novembro de 1288 e a bula de resposta, do mesmo pontífice, de 9 de Agosto de 1290. Alfredo Pimenta (selecção, prefácio e notas de) *Fontes Medievais da História de Portugal*, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1982 (2.^a), pp. 191-201.

²² D. Dinis, depois de longos conflitos vindos do reinado de seu pai, assinara com o clero duas concordatas, em 1289. Fortunato de Almeida, *História da Igreja em Portugal*, nova edição preparada por Damião Peres, Lisboa e Porto, Livraria Civilização Editora, 1971, pp. 61-69 e 70-73.

²³ Veja-se nos *MH, oc.*, I, pp. 90-91 a extensa nota explicativa n. 2.

²⁴ ‘Sanctissime Pater’, in *Monumenta Henricina*, I, pp. 90-94. Os embaixadores do rei enviados ao papa foram o almirante Manuel Pessanha e Vicente Eanes.

²⁵ *MH, oc.*, pp. 97-110. Inclui-se aqui, além de um fac-símile desdobrável, o longo texto latino e a sua versão portuguesa oficial, feita em Santarém, em 1320 pelo tabelião Domingos Eanes, por ordem régia.

vamente associada à estratégia portuguesa e não com fins universalistas como acontecera com as anteriores. A sua organização e ligação à Coroa tornou-a *modelo* para as outras ordens sediadas em Portugal que, a partir de então, nacionalizadas, asseguravam lealdade ao monarca, com menagem e juramento dos seus castelos, vilas, lugares, direitos e homens. Não cabe aqui falar do seu importante papel nos séculos seguintes.

No ano de 1320, o papa João XXII, pela bula *Apostolice sedis*²⁶, atendia a novas súplicas de D. Dinis concedendo as dízimas dos rendimentos eclesiásticos, por três anos, para organizar uma armada portuguesa com vista à defesa dos cristãos contra os mouros granadinos. É nesta conjuntura que o rei manda lavrar o cadastro de todas as igrejas e mosteiros que acima referimos.

Em 1341 com a *Gaudemus et exultamus*, o papa Bento XII²⁷, enumerando os serviços prestados pelo almirante Manuel Pessanha, recorda e louva a D. Afonso IV os esforços de seu pai D. Dinis em relação à defesa marítima com galés e outros barcos apropriados para a guerra naval²⁸, exortando-o a prosseguir no mesmo caminho.

Em 1344, Clemente VI, com a bula *Vinee Domini Sabahot* faz exortações semelhantes ao rei português e aos de Aragão e Castela²⁹, para no ano seguinte com *Ad ea ex quibus*³⁰, voltar a conceder a D. Afonso IV as dízimas dos rendimentos das igrejas, por dois anos para nova guerra contra o rei muçulmano de Benamarim. Inocêncio VI, em 1355, com *Romana mater ecclesia*, repete concessões financeiras: durante quatro anos o rei poderá utilizar metade da dízima para continuar a guerra contra os mouros que '*com muitas galés, por mar, têm devastado as terras costeiras portuguesas e no Algarve cativaram habitantes, assaltaram uma vila e pilharam igrejas*'.

Já no reinado de D. Fernando, em 1375 e em 1377³¹, o papa Gregório XI com duas bulas do mesmo nome, *Accedit nobis*, concede ao rei, por dois anos, metade dos rendimentos das dízimas, para poder fazer guerra por terra e por mar e a fim de poder implantar-se, construindo igrejas e organizando comunidades, no território de Marrocos.

Em 1403, é o papa Bento XIII de Avinhão que, respondendo a prelados do reino de Aragão, com a bula *Apostolatus officii*³², concedendo graças espirituais aos que participassem na defesa das Canárias ou contribuíssem para ela com rendas e subsídios, retoma elementos da bula de Gregório XI a D. Fernando, em 1375, para que se implantem em terras recém-conquistadas, alargando a Cristandade.

Em 20 de Março de 1411, o papa João XXIII, de Pisa, com *Eximie devotionis affectus*³³, exorta D. João I para que as Ordens militares existentes em Portugal possam continuar a lutar, em *guerra justa* contra os sarracenos, como tinham feito até então, ou seja, na linha do *programa* que há muito haviam traçado.

²⁶ *MH, oc.*, I, pp. 133-135.

²⁷ *MH, oc.*, I, pp. 178-186.

²⁸ V. Magalhães Godinho, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, Lisboa, Dom Quixote, 2008, p. 245.

²⁹ *MH, oc.*, I, pp. 214-216.

³⁰ *MH, oc.*, I, pp. 217-221.

³¹ *MH, oc.*, I, pp. 247-250 e 252-257.

³² *MH, oc.*, I, pp. 296-298.

³³ *MH, oc.*, I, pp. 338-339.

Em suma: a estratégia portuguesa de expansão pelo mar, progressivamente conjugada com o apoio e pressão do papado através de bulas de *cruzada* e de financiamento, foi construindo ao longo do século XIV o que metaforicamente poderíamos chamar de uma primeira ‘*plataforma continental*’ que iria permitir com êxito o devir das suas navegações, antes do de qualquer outro país europeu.

A crise de meados do século XIV com a *peste negra* e suas consequências causaram afrouxamento no movimento que D. Dinis lhe imprimira. As guerras fernandinas (1369-1382) e as convulsões que se seguiram à sua morte (1383-1385), atrasaram os passos novos para que a mesma se pudesse iniciar.

Fortalecido no mar, apoiado financeiramente e escorado no Direito (canónico e civil), foi depois disso que Portugal pôde afirmar-se como Nação verdadeiramente independente e pioneira marítima, no quadro peninsular, na Europa e no Mundo do seu tempo.

Quadro 1

AS ‘BULAS DO MAR’
[séculos XIII-XV]

N.º	DATA	NOME	PAPA	MH. pp.
1	1254, Set., 1	<i>In favorem quorundam</i>	Inocência IV	<i>Crón.</i> Afonso III, 194-195
2	1288, Set., 17	<i>Pastoralis officii</i>	Nicolau IV	
3	1295, Julho, 20	<i>Ab Antiquis retro</i>	Celestino V	
4	1318-1319	<i>Santissime Pater</i> , Súplica de D. Dinis	João XXII	I, 90-94
5	1319, Fev., 27	<i>Olim felicitis recordationis</i>	João XXII	I, 95-97
6	1319, Março, 14	<i>Ad ea ex quibus</i> (fundação da Ordem de Cristo)	João XXII	I, 97-110
7	1320, Maio, 23	<i>Apostolice sedis</i>	João XXII	I, 133-135
8	1341, Abril, 30	<i>Gaudemus et exultamus</i>	Bento XII	I, 178-186
9	1344, Dez., 11	<i>Vinee Domini Sabahot</i>	Clemente VI	I, 214-216
10	1345, Jan., 10	<i>Ad ea ex quibus</i>	Clemente VI	I, 217-221
11	1355, Fev., 21	<i>Romana mater ecclesia</i>	Inocência VI	I, 239-243
12	1375, Abr., 2	<i>Accedit nobis</i>	Gregório XI	I, 247-250
13	1377, Out., 12	<i>Accedit nobis</i>	Gregório XI	I, 252-257
14	1403, Jan., 22	<i>Apostolatus officii</i>	Bento XIII (Avinhão)	I, 296-298
15	1411, Março, 20	<i>Eximie devotionis affectus</i>	João XXIII (Pisa)	I, 338-339

Quadro 2

RENDIMENTOS DAS IGREJAS E MOSTEIROS PORTUGUESES NAS DIOCESES
1320-1321
ROL DAS DÉCIMAS ORDENADO POR D. DINIS

1	Porto	59.093:00 libras
2	Braga	147.794:10
3	Tui	21.952:00 [parte portuguesa]
4	Lamego	36.082:00
5	Viseu	31.720:00
6	Coimbra	86.977:00
7	Guarda	30.073:50
8	Lisboa	136.162:10
9	Cidade Rodrigo	2.402:15 [parte portuguesa]
10	Algarve	9.712:00
11	Badajoz	1.950:00 [parte portuguesa]
12	Évora	64.308:00
	<i>Total</i>	628.227:13 libras e soldos [1 libra=20 soldos]
	Fonte: BNL, <i>ms 179</i> , Col. Pombalina, cópia de Manuel da Maia,	in Fortunato de Almeida, <i>História da Igreja em Portugal</i> , Livraria Civilização Editora, 1971, v. IV, pp. 90-144

ENTRE O DIREITO CANÔNICO E O RÉGIO: A POLÍTICA DIPLOMÁTICA DE D. DINIS COM OS JUDEUS E A PARTICIPAÇÃO DOS SEFARDITAS NAS NAVEGAÇÕES PORTUGUESAS E NA TERCENA NÁUTICA

Cleusa Teixeira de Sousa¹

Resumo: Cabia aos monarcas do medievo criarem leis para a manutenção da boa convivência em sociedade. Todavia, essa legislação régia devia estar de acordo com o Direito canônico, pois como reis cristãos deviam obedecer aos ensinamentos da fé cristã. Assim, o objetivo principal desse artigo consiste em mostrar a diplomacia do sexto rei português no alcance de seus objetivos em consolidar as questões políticas, régias, econômicas e fronteiriças em sua administração. Como é sabido, a entronização de D. Dinis foi marcada por momentos de conflitos entre o papado e a coroa portuguesa, à época do passamento seu pai D. Afonso III (1248-1279), o reino encontrava-se interditado pelas divergências e abusos cometidos contra o episcopado português. Assim, coube ao Rei Sábio (D. Dinis), criar estratégias por meio de Concordatas, que foram apresentadas ao poder eclesiástico para livrar o reino do interdito e governar a coroa frente a essa problemática. A participação dos judeus nos cargos régios fortaleceu o fisco e as arrecadações do reino. Deste modo, D. Dinis os manteve em Portugal sob sua proteção e os chamava de meus judeus, firmando uma aliança de “fidelidade mútua” com esse grupo, que possuía cultura letrada e facilidade na lida com as finanças, para além de dominarem outras línguas, favorecendo o contato com os estrangeiros. Buscaremos mostrar através da legislação portuguesa que para conseguir manter os judeus em terras lusitanas e estabelecer regras de convivências entre esse grupo e os cristãos, esse monarca nem sempre conseguiu manter boas relações nem com o papado e o clero local. Visto que, muitos foram os momentos em que D. Dinis deixou de cumprir as imposições da Igreja, sobretudo, no que tange à história dos judeus em seu tempo, como a dispensa do uso do sinal (estrela de Davi) que os diferenciava dos cristãos, imposto pelo IV Concílio de Latrão (1215) e pela desobrigação de pagar alguns impostos.

Palavras-chave: Judeus; D. Dinis; Portugal; Bolsa de Mercadores.

¹ Professora de História da SEE-Go; Doutoranda da PPGH da Universidade Federal de Goiás, sob orientação da Prof^ª. Dra. Armênia Maria de Souza; Pesquisadora visitante da Universidade de Coimbra, onde realiza estágio com bolsa CAPES de Doutorado Sanduíche, sob a orientação do Prof. Dr. Saul Antônio Gomes.

Introdução

Visando discutir a proposta temática desse Evento, daremos destaque as questões econômicas que moveram D. Dinis e outros monarcas a desenvolverem uma relação peculiar com os judeus. A partir das leituras e cotejamento das fontes: Livro das Leis e Posturas e Ordenações Afonsinas analisadas por ocasião da escrita da Dissertação de meu Mestrado, surgiu a necessidade de refletir sobre a participação dos judeus na economia portuguesa. E, notadamente percebemos que os judeus exerceram atividades administrativas na corte portuguesa, mesmo diante da imposição da Igreja de restringir a oferta de cargos para esse grupo nos ofícios régios. Não podemos olvidar que os judeus tinham diversas habilidades, e que muitas delas foram possibilitadas pela cultura letrada que possuíam e por serem herdeiros da tradição cultural do judaísmo (que tem como uma de suas premissas a inserção de seus membros na educação e conhecimentos específicos de sua cultura desde seus primeiros anos de vida), assim como pode ter sido influenciada pela Diáspora que foram acometidos ao longo dos tempos.

É preciso enfatizar que os judeus, assim como os árabes, habituaram-se a desempenhar as atividades que exigiam o domínio econômico, especializando-se, por meio da prática despendida em funções financeiras que lidavam com a moeda e o comércio,² bem como nos ofícios artesanais como alfaiates, sapateiros, ourives, ferreiros, médicos, dentre outros.

Há indícios de que eles atuavam também nos campos, em atividades agrícolas, sobretudo, na produção de gêneros comercializáveis, dentre eles destacamos o vinho. Obtiveram papel fundamental na ativação da economia monetária, no desenvolvimento de mecanismos e técnicas artesanais, destacando-se na economia portuguesa. A utilização de seus serviços pelos monarcas iniciou-se desde os tempos do governo do primeiro rei, D. Afonso Henriques (1139-1185), que lhes aproveitou nas atividades fiscais, conferindo-lhes cargos de almoxarifes.³ Com efeito, os atributos culturais dos judeus contribuíram para que eles tivessem um papel importante na economia portuguesa.⁴

De acordo com frei Brandão, os judeus de Portugal, no tempo de D. Dinis, eram prósperos economicamente e mais ricos se comparados com os de Castela, pois neste reino não lhes era permitido a aquisição de bens de raiz como ocorria em Portugal. Em

² No que se refere à prática comercial, os judeus eram constantemente acusados de roubarem nos pesos e medidas das mercadorias. Álvaro Pais Menciona o imperador Adriano que, ao seu tempo, pronunciou que os possuidores de balanças ou medidas viciadas ou falsas eram abrangidos pela lei Cornélia sobre a falsidade, se as usassem. Aqueles que fraudassem as medidas seriam semelhantes aos *dardanários*, palavra derivada do *Dárdano*, os quais eram agentes de impostos, que se esforçavam para que a carestia dos viveres fosse maior, comprando todos os gêneros que podiam encontrar, para depois somente eles os comercializarem pelo valor que quisessem. Deste modo, deveriam ser punidos pelas leis. PAIS, Álvaro. *Estado e pranto da Igreja*. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1988, p.423.

³ Amoxarifes: eram oficiais da fazenda que tinham a seu cargo a cobrança de certas rendas (VITERBO, Joaquim de Santa Rosa de. *Elucidário das palavras, termos e frases que em Portugal antigamente se usaram e que hoje regularmente se ignoram*. Edição crítica de Mário Fiúza. Porto-Lisboa: Livraria Civilização, 1865, p. 413, vol. 1).

⁴ MATTOSO, José. *Identificação de um país: ensaio sobre as origens de Portugal 1096-1325*. Lisboa: Editorial Estampa, 1985, p. 332 .

Castela, os judeus viviam de contratos e rendas, como se vê nas cortes de Madrid, em 1329, presididas por D Afonso XI (1312-1325).⁵

Assim, a presença judaica passou a ser um elemento decisivo na vida política da monarquia lusitana. Por serem conhecedores das línguas ibero-romana e árabe, por serem letrados, terem competência financeira e o mais relevante, por terem sua independência condicionada à garantia de lealdade à coroa, os judeus se tornaram intermediários ideais para os monarcas portugueses. Esse grupo representava, ainda, uma importante fonte de receitas fiscais. Eram peças importantes para a administração fiscal dos territórios conquistados aos mouros desde D. Afonso Henriques.⁶

O crescente desenvolvimento urbano e comercial evidenciado no século XII, favoreceu o princípio de uma transformação na economia. Os artesãos ganharam espaço na comercialização das mercadorias que produziam e os comerciantes começaram a ter destaque nesse meio, como já foi evidenciado nesse texto, grande parte desses artesãos eram de origem judaica, os quais normalmente se dedicavam as artes liberais. Com o aumento do número de habitantes nas vilas e cidades, surgiu a necessidade da criação e estruturação organizacional das feiras, lugar onde realizavam essas trocas e comercializações de mercadorias. Deste modo, surgiram também os mercadores, aqueles que eram hábeis comerciantes e se tornaram os principais atores dessa atividade no ápice de desenvolvimento dessa sociedade urbana. Eram eles que se deslocavam de uma região para outra para desenvolver a atividade mercante. Muitos deles acabaram se dedicando as atividades de banqueiros, acumulando muitas riquezas e formando um vasto patrimônio. Essas negociações despendidas pelos mercadores ocorriam tanto nas cercanias citadinas, como nas encostas das estradas.

A criação da Bolsa de Mercador: governo de D. Dinis

Embates historiográficos sistemáticos referem-se a D. Dinis, como um rei inovador em termos de “(nascente) modernidade”, no que diz respeito “a relação do monarca com o território, o patrimônio régio, a legislação, a justiça, a fiscalização, a organização e a oficialidade régia, marcaram seu governo”.⁷ Esse monarca demonstrou arrojo quanto ao fortalecimento econômico do reino, relacionou-se de modo ambíguo com os judeus, frente ao cumprimento da legislação eclesiástica dos séculos XIII e XIV.

⁵ BRANDÃO, Fr. Francisco O. A. M. *Monarquia Lusitana*. Portugal: Ed. Imprensa Nacional Casa da Moeda, 2008, v. V, VI.

⁶ WILKE, Carsten L. *História dos Judeus Portugueses*. Col. Lugar da História. Lisboa: Edições 70, 2009.

⁷ “El Rei D. Dinis, [...] pode com razão chamar de Pai da Pátria, pelas muitas utilidades que a seu reino causou”. LEÃO, Duarte Nunes. *Crônicas dos Reis de Portugal*. Porto: Lello e Irmão, 1975, p. 226-227. Seu filho bastardo, o conde D. Pedro Afonso de Barcelos, ao escrever a Crónica Geral de Espanha, associou a imagem de seu pai a de D. Afonso Henriques, como um rei Fundador. “[...] aquele rei que era muito nobre e muito grandioso e descendia do nobre sangue *d’el* rei dom Afonso Henriques”. BARCELOS, D. Pedro Afonso. *Crónica Geral de Espanha de 1344*. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1990, v. IV, p. 251.

Recebeu cognomes ilustres de cronistas⁸ e literatos⁹, o Rei Sábio empreendeu ação eficaz mediante o crescimento das atividades comerciais desenvolvidas pelos mercadores, pois em 1293, deu um passo excepcional para o avanço das grandes navegações que ocorreu dois séculos depois. Editou uma Carta Régia instituindo a Bolsa dos Mercadores,¹⁰ semelhante àquilo que hoje denominaríamos de associação dos mercadores. Algo próximo de um seguro marítimo, dessa maneira, os mercadores pagavam por cada navio que saísse dos portos portugueses para comercializar no norte europeu. O valor era estabelecido de acordo com a tonelagem da carga. O fundo era destinado para cobrir os supostos prejuízos que os segurados contraíssem nas viagens dentro e fora de Portugal. Arriscamos dizer que talvez daí tenha surgido os rastros para o aprimoramento das posteriores bolsas e seguros comerciais, estruturados a partir do século XVI, tal como, conhecemos hoje. Em 1380, D. João I (1385-1433), reconfirmou a Bolsa de Seguros marítimos, e em 1395, esse monarca outorgou a lei que regulamentava o comércio feito pelos mercadores estrangeiros.

As expedições portuguesas foram iniciadas em 1317, no reinado de D. Dinis, o qual negociou um título ilustre com o mercador genovês Manuel Peçanha que foi nomeado o primeiro almirante da frota real e nesta ocasião lhe foram garantidos certos privilégios comerciais em Portugal. Mas, essa titulação lhe custara certa quantia, coube a ele pagar 20 navios com tripulantes, os quais seriam utilizados pelo governante no combate aos ataques piratas (muçulmanos) à costa portuguesa. Tal ação propiciou o desenvolvimento

⁸ PINA, Rui. *Chronica del Rey Dom Diniz* sexto de Portugal. Lisboa: Ed. Ferreiriana, 1726; PINA, Rui. *Chronica del Rey Dom Dinis*. Porto: Livraria Civilização, s/d.

⁹ D. Dinis ficou conhecido como o Rei Lavrador por ter desenvolvido mecanismos de plantios que favoreciam os camponeses, recebeu o título de Trovador, por escrever cantigas de amigos e de amor, criar sátiras e por contribuir na elaboração de poesias trovadorescas. As suas construções poéticas conferiram-lhe ainda o título de Poeta. E lhe foi conferido ainda, os cognomes de Rei Sábio e Justo. FERNÁNDEZ, José Carlos. Um rei sábio. In: FERNÁNDEZ, José Carlos; LOUÇÃO, Paulo Alexandre Dinis: *O rei civilizador*. Lisboa: Êsquilo, 2009, apud SOUSA, Cleusa Teixeira de - *Os Judeus nos reinados de D. Dinis e D. Afonso IV: uma análise da legislação portuguesa nos séculos XIII e XIV*. (Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de História da Universidade Federal de Goiás). Goiânia: UFG, 2012.

¹⁰ “Dom Dinis, pela graça de Deus, rei de Portugal e do Algarve. A quantos esta carta virem faço saber que como os mercadores do meu Reino entendessem fazer uma postura entre si que era de muito serviço de Deus e meu aproveitamento da minha terra [...] que todas as barcas acima de cem tonéis que carregassem nos portos dos meus Reinos para a Flandres, Inglaterra, Lombardia, Bretanha ou La Rochelle, que paguem 20 soldos no frete. E as outras barcas abaixo de cem tonéis pagassem 10 soldos. E outrossim que se alguma barca for fretada aos mercadores da minha terra para além-mar, para Sevilha ou lugares acima ditos, cada barca pague o que é costume. E (do pagamento desses fretes) devem esses mercadores ter na Flandres [um depósito] de cem marcos [de prata] [...] e outro em minha terra naqueles lugares que acharem convenientes. E isto fazem esses mercadores para as despesas dos negócios que tiverem ou entenderem vir a possuir na Flandres como em cada uma das outras terras, preitos e seus negócios [...] e outrossim para aquelas coisas que considerem para aproveitamento e honra da terra. E esses mercadores pediram-me por mercê que lhes confirmasse e outorgasse esta postura [...] e eu entendo que [...] é serviço de Deus e meu e grande aproveitamento da minha terra e querendo-lhes fazer graça e mercê, mandó e outorgo e confirmo-lhes esta postura [...]. Dada em Lisboa aos dez dias do mês de Maio [...] era de mil trezentos e trinta e um ano [1293]”. MARQUES, João da Silva. *Descobrimientos Portugueses: Documentos para a sua História*. Lisboa: Instituto para Ata câmara, 1944, v. I, doc. 37, p. 27-30.

de uma comunidade mercantil genovesa em seu reino. A transação não era despreziosa, pois garantiu a Portugal o benefício da experiência financeira dos genoveses e o pagamento de tributos fiscais provenientes do comércio desses mercadores com o norte africano (de trigo, azeite e ouro), aos cofres régios.¹¹

Nomeadamente, em 1325, com o passamento de D. Dinis, seu filho foi entronizado rei de Portugal e do Algarve. D. Afonso IV¹² investiu recursos nas navegações objetivando o alcance de novas terras. Já em 1341, os portugueses chegaram às Ilhas Canárias.¹³ E nessa mesma época o pontífice Bento XII, concedeu a esse rei, o direito a cruzada e a dízima de todas as rendas eclesiásticas do reino, assim por dois anos, seriam isentos desse pagamento, apenas os cardeais com privilégios eclesiásticos, bem como os freires da Ordem do Hospital e os mestres e freires da Ordem de Cristo, Santiago e Aviz.¹⁴ Entretanto, após essa conquista, o sétimo rei português teve que administrar a situação complicada que Portugal atravessava. Em 1348, a sociedade portuguesa foi acometida pelas consequências da epidemia de Peste Negra que dizimou uma boa parcela da população, alastrando-se entre os campos e as cidades e/ou vilas.¹⁵ Os resquícios da doença somada a cruzada, aceleraram a crise econômica marcando esse período, ao ponto do monarca ter que pedir renovação do auxílio financeiro ao clero, garantindo que os dízimos paroquiais locais ficassem para os cofres régios.¹⁶

¹¹ Por certo, mesmo antes de D. Dinis organizar a marinha portuguesa sob o comando de Manuel Peçanha, esse rei já tinha concedido um aforamento de um campo que possuía na vila de Faro e na Praça dos Tanoeiros, aos mercadores: Rodrigo Eanes e a Galharda de Veneza, estendendo o direito a sua mulher e vizinhos. A partir de 16 de abril de 1315 eles podiam usufruir do espaço, mas deviam realizar benfeitorias nessa localidade também. Esse aforamento, nos revela que dois antes do monarca eleger Peçanha como almirante da frota, já haviam mercadores venezianos estabelecidos no Algarve. MARQUES, João Martins da Silva. *Descobrimientos Portugueses: Documentos para a sua História*. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1998, vol. II, Tomo I, p. 202.

¹² Filho de D. Dinis (1279-1325) e da rainha D. Isabel (1282-1336), seus avós maternos eram os reis de Aragão Pedro III (1276-1285) e Constança de Hohenstaufen (1249-1302), D. Afonso IV foi o sétimo rei português. Nasceu a 8 de fevereiro de 1291, na cidade de Coimbra. JESUS, Fr. Rafael de O.S.B. *Monarquia Lusitana*, Portugal: Ed. Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1980/2008, v. VII, p. 6.

¹³ Cf. SOUZA, Armênia Maria. Afonso IV (1325-1357) e a doação das Ilhas Canárias pelo papa Clemente VI (1342-1352). *Revista Portuguesa de História*, t. XLVI, pp., 47-64, 2015.

¹⁴ Bula *Gaudemuss et exultamus*. Sumar. Em 111, IX, 349 ess. Bulas, m. 5, n.º 2, fl.122 v.º. MARQUES, João Martins da Silva. *Descobrimientos Portugueses: Documentos para a sua História*. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1998, vol. I, p. 66.

¹⁵ BASTOS, Mário Jorge da Motta. *O poder nos tempos da peste: Portugal – séculos XIV/XVI*. Niterói: Ed. UFF, 2009.

¹⁶ ALMEIDA, Fortunato. *A História da Igreja*. Nova edição, preparada e dirigida por Damião Peres. Porto: Portucalense Editora, S.A.R.L, 1967, vol. II; Bula de Clemente VI. Bula de Clemente VI: *Nuper pro parte tua*. Dirigida a D. Afonso IV, atendendo a sua súplica, concedendo-lhe o direito de receber a dízima de todas as rendas eclesiásticas do reino por dois anos. Bulas, m.º 15, n.º 11. MARQUES, João Martins da Silva. *Descobrimientos Portugueses: Documentos para a sua História*. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1998, vol. I, p. 84.

Outra mazela que acometeu o reino sob o governo de D. Afonso IV, foi o alastramento da Peste Negra,¹⁷ ocasionados pelos surtos epidêmicos dos anos de 1348 e 1350, tal fato revela, sobretudo, a existência da comunicação entre os mercadores de origem portuguesa, possivelmente judeus, com os de outras regiões. Que por um lado, corroborava para a intensificação entre as culturas, mas por outro colocava o reino português sob constantes perigos. Pois, admite-se a possibilidade dessa epidemia advir dos porões de navios mercantes de judeus, fator que contribuía para que os judeus sofressem ataques dos cristãos que temiam a doença e acusavam os judeus de proliferar a doença em terras lusitanas, por causa de suas frequentes viagens para mercenciar com outras regiões. É válido lembrar que foi especialmente, a partir do XIII que os comerciantes (mercadores) iniciaram seu processo de enriquecimento, os quais se dedicavam a atividade da acumulação dos bens materiais, por meio da compra de terras e das alianças feitas com os nobres falidos. Lembrando que, as famílias judaicas desde sempre estiveram ligadas aos centros mercantis transcontinentais. Preferiram investir na aquisição das terras localizadas nas vilas ou lugares de suas origens. Eles se tornaram uma ameaça à atividade instituída pelo poder eclesiástico e se organizaram através de corporações e de organizações mercantis.¹⁸ De início, em nível de vilas, depois de aldeias, cidades e por fim de amplas corporações, guildas¹⁹ e ligas comerciais.

Os mercadores se organizaram dentro de suas próprias cidades, começaram a ter certo poder político e econômico local em relação às corporações. Num primeiro momento, esses comerciantes ainda não conseguiam se colocar como poder político preponderante. A estrutura vigente, liderada pelos grandes proprietários, ligados ao clero, sentiu-se incomodada. A Igreja lidava de forma ambivalente com a situação, fazendo vista grossa aos comerciantes e, a partir do século XIII, começou a condenar a usura.²⁰

Os próprios cronistas medievais afirmavam que não era a mercancia, a arte de comercializar, o pecado crucial, mas a arte de lucrar com o tempo. O mercador, assim como o usureiro ganhava dinheiro sem trabalhar, sobrevivendo dos juros de seus emprés-

¹⁷ Autores como Mário Jorge da Mota Bastos anunciam inúmeras epidemias ocorridas ao longo dos séculos XII, XIII e XIV. Mencionam que, nos anos de 1190 e 1191, depois em 1233 e em seguida em 1333, a palavra “peste” ou “pestilência” era designação comum a esse período. Mas, a que mais assolou a sociedade foi a “peste” bubônica, que se alastrou na Europa em meados do século XIV. As epidemias anteriores difundidas entre a população, que causaram fome ou guerra, eram, na verdade, ocasionadas por disenterias e gripes pneumônicas, ou seja, doenças contagiosas, com características próprias. O aumento significativo da incidência dessas epidemias em meados do século XIV, decorreu da pouca higiene nos hábitos cotidianos do medievo. Em Portugal, a “peste negra” de 1348 foi a maior delas. OLIVEIRA MARQUES, Antônio Henrique de. *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*. Lisboa: Editorial Presença, 1987, p. 93.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ Termo de origem Alemã. Organização de mercadores, ligados por um juramento de entreajuda e defesa mútua, que perdurou dos séculos XI ao XIX. PIRENNE, Henri. *As cidades da Idade Média*. Lisboa: Publicações Europa-América, 1964, p.95.

²⁰ “[...] Comercializando a demora no pagamento, ou seja, o tempo, rouba o tempo, patrimônio de todas as criaturas e, por isso, quem vende a luz do dia e a calma da noite não deve possuir o que vendeu, isto é, a luz e o repouso eternos”. LE GOFF, Jacques. *A bolsa e a vida: economia e religião na Idade Média*. São Paulo: Brasiliense, 2004, p. 19-20.

timos, que lhe geravam altas rendas. Essa ação marcou o prenúncio de mudanças no imaginário cultural do medievo. Talvez não seja exagero, anunciarmos que a gestação desse sistema pré-capitalista, para além, das mazelas existentes dentro do próprio sistema feudal²¹ tenha estimulado a ruptura desse sistema.

Como já se afirmou, foi à partir da conquista de Ceuta²² – via favorável à navegação ao Norte da África – em 1415, sob o governo de D. João I (1385-1433), que Portugal deu início ao projeto nacional de navegações oceânicas sistemáticas,²³ período também nominado como a Era dos “descobrimientos portugueses”.²⁴ Após retornar da armada de Ceuta (1415), o infante D. Henrique (1394-1460), fixou moradia na vila de Sagres, localizada mais ao sul de Portugal. Por volta de 1417, esse infante, filho do monarca D. João I (1385-1433), e irmão de D. Duarte, criou a Tercena²⁵ no Algarve. Tratava-se, na verdade de um centro de arte náutica, pois não era uma escola sistematicamente constituída, mas, uma corte que se desenvolveu em volta do filho do monarca. Esse período caracteriza-se como um momento de transição, em que o rei buscava centralizar o poder. Que, como se sabe, tinha seus picos de centralidade. Mas, o poder régio português à época já se encontrava num processo bem avançado de centralidade.

Ademais, a Tercena Náutica` contava com a atuação de diversos judeus, que exerciam as atividades de cartógrafos, astrônomos, cosmógrafos, ou de línguas, como eram chamados os intérpretes a esse tempo. O desempenho de suas atividades demonstrava grande êxito, retomavam os saberes acumulados por gerações desde D. Yehuda ben Abraham Cresques –conhecido por Jácome de Maiorca –, José Vizinho, Abraham bem Samuel Zacuto, Pero Covilhã, Afonso Paiva, dentre outros.

²¹ DOBBY, Maurice. *Transição do Feudalismo para o capitalismo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

²² A tomada de Ceuta foi o primeiro passo de um processo secular, marcado por características diversificadas e complexas que deu novos rumos para a História de Portugal. Demandou tempo para que a ideia de conquistar o reino de Fez, em Marrocos e de dominar a navegação do estreito se concretizasse evoluindo para ambição de dominar as águas marítimas, ocupar as suas ilhas e criar novas rotas oceânicas. A entrega do governo de Ceuta, em 1416 e da Ordem de Cristo em 1420, ao infante D. Henrique, o aproximou do mar, e a sua sede por mais honras e benefícios despertou-lhe o interesse pelo desconhecido. RANGLES, 1961; COSTA, João Paulo Oliveira (coord.); OLIVEIRA, Pedro Aires e RODRIGUES, José Damião. *História da Expansão e do Império Português*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2014, p.18.

²³ BITHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada. *A expansão marítima portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70, 2010. Introdução, p.1.

²⁴ BAILEY, Winius George D. Diffie. *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

²⁵ O Infante Henrique, também filho de D. João I, fixou-se em Sagres, onde se rodeou de diversos mestres das artes e ciências ligadas à navegação. Embora Damião de Góis no século XVI tenha afirmado em sua crônica que o infante tinha criado uma escola, sabe-se que aí foi criada a Tercena Naval, a que é comum chamar-se a “Escola de Sagres.” Onde se juntaram saberes acumulados de marinheiros portugueses, que assimilaram legados de diversos povos, como: judeus, árabes, muçulmanos, genoveses ou italianos que se instalaram em Portugal. Dando-lhe condições de aprimorar a técnica marítima com primazia. ALBUQUERQUE, Luís. *Dúvidas e certezas na história dos descobrimientos portugueses*. Lisboa: Editorial Presença, 1990, p.15-27.

Considerações Finais

Conquanto, nos séculos XIII, e meados do XIV, percebemos um processo de interdependência nas relações que envolvem os judeus e os monarcas. Observa-se que “os reis necessitavam dos judeus, tanto quanto, os judeus necessitavam dos reis” (Wilke, 2009, p. 31). Os judeus eram hábeis nas atividades financeiras e fiscais do reino, e eram fontes de altas tributações de impostos para a coroa. Assim, se tornaram elementos de destaque para a economia portuguesa. Por conseguinte, os reis lhes garantiam proteção e buscavam possibilitar-lhes uma boa convivência no reino, levando em consideração que eram estrangeiros e professavam outra fé. Portanto, essa relação dos judeus com a coroa era constituída a partir de um princípio de reciprocidade de interesses mútuos que os moviam nessa senda.

Ressalte-se que os monarcas portugueses, desde o século XII, procuraram fortalecer as fronteiras do território português, no processo de reconquista, e objetivavam alcançar a afirmação do poder régio. Assim, os interesses políticos e econômicos da coroa passaram a entrar em choque com os interesses da Igreja, que velava por uma legislação antijudaica e na separação entre judeus e cristãos, o que nem sempre acontecia. A Península Ibérica, e principalmente Portugal, diferenciou-se dos demais reinos europeus pela presença de três grupos culturais distintos: os mulçumanos, os judeus e os cristãos.

Os reis, de fato, protegiam os judeus pela necessidade de tê-los no reino a favor do bom desenvolvimento das atividades que envolviam os interesses da coroa. Observamos que os monarcas atribuíram a eles um notável desempenho profissional. Há que asseverar que a população majoritariamente cristã se queixava dessa situação, fundada no mérito empreendido pelo desempenho profissional judaico. Observa-se que monarcas como D. Dinis mantinham laços de fidelidade com esses servidores, chamando-os de “meus judeus”, acudindo-os sempre que eram ofendidos, agredidos ou roubados.

Há um processo ambivalente na construção da relação entre os judeus e a coroa portuguesa, iniciado desde o reinado de D. Afonso Henriques, prolongando-se até a promulgação do Édito de expulsão dos judeus de Portugal em 1496 e de conversão em 1497, decretados por D. Manuel I (1495-1521), quando recebem o estatuto de cristãos-novos. Os reis buscavam “proteger os judeus”, visando usufruir de seus préstimos intelectuais e empréstimos em espécie, bem como, aproveitar de suas habilidades na lida com as finanças da coroa, ao mesmo tempo em que precisavam atender aos anseios e imposições da Igreja. Portanto, de certa forma, havia restrições contra os judeus, mas, de modo ambivalente, essa relação foi marcada por ações protecionistas e restritivas, embora tenham sido nominadas por diversos autores como perseguição. O conhecimento astronômico, astrológico e a erudição poliglota dos judeus contribuíram para o desenvolvimento econômico e das navegações portuguesas.

Referências Bibliográficas

Fontes

- BRANDÃO, Fr. Francisco O. A. M. *Monarquia Lusitana*. Portugal: Ed. Imprensa Nacional Casa da Moeda, 2008, v. V, VI.
- BARCELOS, D. Pedro Afonso. *Crónica Geral de Espanha de 1344*. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1990, v. IV, p. 251.
- Bula *Gaudemuss et exultamus*. Sumar. Em 111, IX, 349 ess. Bulas, m. 5, nº 2, fl.122 vº
- PAIS, Álvaro. *Estado e pranto da Igreja*. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1988, p.423.
- PINA, Rui. *Chronica del Rey Dom Diniz* sexto de Portugal. Lisboa: Ed. Ferreiriana, 1726; PINA, Rui. *Chronica del Rey Dom Dinis*. Porto: Livraria Civilização, s/d.

Bibliografia Geral

- ALBUQUERQUE, Luís. *Dúvidas e certezas na história dos descobrimentos portugueses*. Lisboa: Editorial Presença, 1990, p.15-27.
- ALMEIDA, Fortunato. *A História da Igreja*. Nova edição, preparada e dirigida por Damião Peres. Porto: Portucalense Editora, S.A.R.L, 1967- In. 4º gr. 4 vols.
- BAILEY, Winius George D. Diffie. *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- BASTOS, Mário Jorge da Motta. *O poder nos tempos da peste: Portugal – séculos XIV/XVI*. Niterói: Ed. UFF, 2009
- BITHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada. *A expansão marítima portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70, 2010. Introdução.
- COSTA, João Paulo Oliveira (coord.); OLIVEIRA, Pedro Aires e RODRIGUES, José Damião. *História da Expansão e do Império Português*. Lisboa: Esfera dos Livros, 2014.
- DOBBY, Maurice. *Transição do Feudalismo para o capitalismo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
- FERNÁNDEZ, José Carlos. Um rei sábio. In: FERNANDEZ, José Carlos; LOUÇÃO, Paulo Alexandre Dinis: *O rei civilizador*. Lisboa: Ésquilo, 2009.
- LE GOFF, Jacques. *A bolsa e a vida: economia e religião na Idade Média*. São Paulo: Brasiliense, 2004.
- MARQUES, João da Silva. *Descobrimientos Portugueses: Documentos para a sua História*. Lisboa: Instituto para Ata câmara, 1944, 5 vols.
- MATTOSO, José. *Identificação de um país: ensaio sobre as origens de Portugal 1096-1325*. Lisboa: Editorial Estampa, 1985.
- OLIVEIRA MARQUES, Antônio Henrique de. *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*. Lisboa: Editorial Presença, 1987. (Col. Nova História de Portugal).
- PIRENNE, Henri. *As cidades da Idade Média*. Lisboa: Publicações Europa-América, 1964, p.95.

SOUSA, Cleusa Teixeira de - *Os Judeus nos reinados de D. Dinis e D. Afonso IV: uma análise da legislação portuguesa nos séculos XIII e XIV*. (Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de História da Universidade Federal de Goiás). Goiânia: UFG, 2012.

SOUZA, Armênia Maria. Afonso IV (1325-1357) e a doação das Ilhas Canárias pelo papa Clemente VI (1342-1352). *Revista Portuguesa de História*, t. XLVI, pp., 47-64, 2015.

WILKE, Carsten L. *História dos Judeus Portugueses*. Col. Lugar da História. Lisboa: Edições 70, 2009.

Obras de Referência

VITERBO, Joaquim de Santa Rosa de. *Elucidário das palavras, termos e frases que em Portugal antigamente se usaram e que hoje regularmente se ignoram*. Edição crítica de Mário Fiúza. Porto-Lisboa: Livraria Civilização, 1865, 2 vols.

A VOCAÇÃO MARÍTIMA DOS PORTUGUESES NA OBRA DO CARDEAL SARAIVA

António Costa Canas

Introdução

Iniciamos este texto com uma breve explicação. Num pequeno estudo que fizemos sobre a figura do Cardeal Saraiva, chamou-nos a atenção o facto de o mesmo se ter dedicado com particular interesse ao estudo da Marinha nacional e dos descobrimentos. Apesar de não sermos especialistas no estudo desta personagem pareceu-nos interessante visitar a obra do Cardeal, especialmente os textos sobre esta temática, os quais constituem o volume V, das suas *Obras Completas*. Quando foi redigida a proposta de comunicação a apresentar neste simpósio, tínhamos feito uma breve leitura dos referidos textos. Quando fizemos uma leitura mais detalhada, notámos que existe um deles onde o autor mais fala sobre as origens da Marinha portuguesa: «Memória em que se coligem algumas notícias sobre os progressos da marinha portuguesa, até aos princípios do século XVI»¹. Esta memória «encaixa» perfeitamente no nosso objetivo de mostrar o propósito que estava subjacente ao título que tínhamos proposto, que era evidenciar a existência de um conceito de vocação marítima dos Portugueses, na obra do Cardeal Saraiva. Optámos então por dividir este estudo em duas partes. Na primeira será apresentado um breve resumo da dita memória, realçando determinados elementos. Os elementos selecionados servem para identificar um fio condutor que procura mostrar a existência de uma ligação natural dos Portugueses com o Mar, uma vocação marítima. Além disso, ajudam a responder às questões colocadas na segunda parte, nomeadamente quais as fontes usadas por Saraiva ou quais as suas motivações. A resposta a essas questões será complementada com dados constantes nos outros textos de Saraiva, incluídos no mesmo volume.

Memória em que se coligem algumas notícias sobre os progressos da marinha portuguesa, até aos princípios do século XVI

No primeiro parágrafo da «Memória...» enuncia o seu propósito, ao escrever este texto: explicar como foi possível a Marinha nacional ter atingido um elevado grau de desenvolvimento, que tornou possível o sucesso de uma empresa como a de Ceuta. Mas no mesmo parágrafo, queixa-se da escassez de documentação que permita escrever essa história.

¹ Frei Francisco de São Luís (Cardeal Saraiva), «Memória em que se coligem algumas notícias sobre os progressos da marinha portuguesa, até aos princípios do século XVI», *Obras completas*. tomo V, Lisboa, Imprensa Nacional, 1875, p. 349-396. Daqui em diante, as referências a este texto serão indicadas na seguinte forma abreviada: «Memória...»

Depois de havermos notado no *Indice Chronologico*, ao anno de 1415, a grande armada, que el-Rei D. João I levou á expugnação da praça de Ceuta, bem quizeramos ajuntar nesta nota algumas notícias, que mostrassem por que grãos a Marinha Portugueza chegou ao quasi prodigioso desenvolvimento em que a vemos no século XV, e servissem hum dia á historia deste importante ramo da publica administração: mas forão tão descuidados nesta parte os nossos antigos, que quasi nos sentimos desanimados de proseguir na execução do pensamento, que tinhamos concebido. Colligiremos o que se offereceo á nossa curiosidade, e outros farão mais, e melhor.²

Apesar desta informação inicial, o texto está recheado de informações sobre a ligação dos povos ibéricos ao mar, desde a mais remota antiguidade. Frei Francisco explica que tal aconteceu devido às condicionantes geográficas: com exceção da pequena faixa terrestre, que a une ao resto da Europa, na região dos Pirinéus, todo o restante espaço ibérico está rodeado por mar: Mediterrâneo ou Atlântico. As suas regiões litorais estão recheadas de excelentes espaços onde os navios podem encontrar abrigo. Por outro lado, no seu território sempre existiram zonas florestais onde crescem árvores excelentes para produção de madeira destinada à construção naval. Com este género de condições, facilmente se compreende que a arte de navegar sempre fez parte do quotidiano dos diferentes povos que se estabeleceram na Península Ibérica.³

Continuando a seguir as ideias de Saraiva, ele destaca o facto de as costas ibéricas terem sido visitadas pelos principais povos da Antiguidade Clássica que se dedicaram à navegação: Cartagineses, Fenícios, Gregos e Romanos. Mas logo em seguida refere que a arte de navegar não foi introduzida por estes, pois os povos Celtas que cá habitavam já demonstravam excelentes qualidades como marinheiros. Dá como exemplo os Celtas Artabros, que habitavam na região conhecida como Oestrimnides, correspondente a parte da atual Galiza.

Nota-se um cuidado particular de Frei Francisco em justificar as suas afirmações, baseando-se em informação recolhida em obras de outros autores. Entre as fontes que consultou, para recolha desses elementos referentes às mais antigas descrições de atividades náuticas na Península Ibérica, contam-se as obras de Avieno⁴ e de Estrabão⁵. Para reforçar a sua tese, da antiguidade das atividades náuticas dos povos ibéricos, dá notícia de expedições que os mesmos teriam feito por mar, até lugares distantes (para os padrões da Antiguidade), nomeadamente à Grã-Bretanha (País de Gales), à Irlanda e à Sicília. Também aqui se nota a preocupação em fundamentar as suas afirmações, com base em autores, tanto clássicos como mais próximos do Cardeal Saraiva, em termos cronológicos.

² *Ibidem*, p. 351.

³ *Ibidem*, pp. 351-352.

⁴ Postumius Rufius Festus Avienius, escritor latino, que viveu no século IV A.C. Oriundo de uma família da alta nobreza romana, desempenhou diversas funções políticas. Como escritor deixou-nos diversos poemas, nomeadamente sobre astronomia e geografia, merecendo especial destaque a *Ora Marítima*. Apesar de incompleto, neste poema o autor descreve as costas marítimas de França e da Península Ibérica, sendo esta a obra que Saraiva utilizou.

⁵ Estrabão (c. 63 a.C. – c. 24 d.C.). Filósofo grego, nascido na cidade de Amásia, na região do Ponto, na atual Turquia. As suas duas principais obras são a *História*, composta por 47 volumes, dos quais se conhecem apenas pequenos fragmentos; e a *Geografia*, na qual se descreve grande parte do mundo conhecido na sua época, sendo o livro 3 dedicado à Península Ibérica, obra que foi aqui usada por Frei Francisco.

Entre os antigos, cita Dionísio de Halicarnasso⁶ e Silio Itálico⁷ e Séneca⁸; enquanto nos mais recentes refere Jean-Denis Barbié du Bocage⁹ e Adrien de Valois¹⁰. Também recorre a autores portugueses, nomeadamente Camões¹¹ e André de Resende¹². Deste último, o Cardeal Saraiva mencionou a obra *De Antiquitatibus Lusitaniae*, para referir que no tempo de Resende, século XVI, ainda era possível encontrar vestígios de algumas atividades ligadas ao mar, que se tinham desenvolvido em Portugal, num passado remoto:

Na costa ocidental estava *Merobriga*, e logo *Cetobriga*, notável pelo culto da Deosa *Salacia*, mulher de *Neptuno* Deos do mar, e pelas pescarias, e salgações, que nella se fazião, e de que ainda em tempo de Rezende existião alguns vestígios.¹³

Mas não é só nas fontes escritas que Frei Francisco vai procurar provas para sustentar a sua tese de que existe uma forte ligação ao mar dos povos ibéricos, assim como daqueles que vindos de fora se estabeleceram na Península Ibérica, de modo mais ou menos definitivo. Os vestígios materiais também fornecem importantes contributos para justificar aquilo que defende:

Muitas das antigas moedas, que se conservão daquelles remotos tempos, talvez com legendas de caracteres desconhecidos, mostram symbolos allusivos á navegação, como são peixes, proas de navios, ancoras, &c., e indicação por isso mesmo terem sido batidas em cidades littoraeas, e versadas naquella arte.¹⁴

⁶ Dionísio de Halicarnasso (c. 60 a.C. – c. 7 a. C.) foi um historiador e professor de retórica grego. Viveu diversos anos em Roma, onde publicou a sua obra principal, *Antiguidades Romanas*, na qual conta a história de Roma, desde a fundação mítica da cidade até à Primeira Guerra Púnica. Foi nesta obra que Frei Francisco recolheu informação sobre algumas viagens dos Ibéricos.

⁷ Tiberius Catus Asconius Silius Italicus (c. 28 – c. 103) foi um advogado e político romano. Tendo-se destacado na advocacia, decidiu mais tarde dedicar-se à vida pública, tendo desempenhado importantes cargos. A sua ligação a Nero, na fase final da vida deste, constituiu uma «mancha» na sua carreira, mas que ele conseguiu apagar, graças ao seu desempenho nos cargos que assumiu posteriormente. Dele, o Cardeal Saraiva usou a obra *Punica*, poema épico sobre a Segunda Guerra Púnica, considerado o maior poema latino, estendendo-se por dezassete livros.

⁸ Lucius Annaeus Seneca (4 a. C. – 65), geralmente conhecido como Séneca, o *Moço*, para o distinguir de seu pai, foi um político, filósofo e dramaturgo romano. Foi tutor e mais tarde conselheiro de Nero. No ano de 65, foi acusado de estar envolvido numa conspiração para matar o imperador, e este ordenou-lhe que se suicidasse, o que veio a acontecer no mesmo ano. Autor de diversas obras, escreveu três textos classificados como «consolações». Um deles, é referido por Frei Francisco, *De Consolatione ad Helviam Matrem*, dirigido à mãe de Séneca, por ocasião do exílio deste na Córsega, por ter sido acusado de adultério com a irmã do imperador Calígula.

⁹ Jean-Denis Barbié du Bocage (1760 – 1825) geógrafo e cartógrafo francês. Embora tenha publicado inúmeras cartas referentes à sua época, demonstrou também um particular interesse pelo estudo da geografia na antiguidade, especialmente sobre o mundo grego. Além das cartas, destinadas essencialmente às escolas, publicou também um pequeno tratado sobre a geografia antiga, sendo provavelmente esse que Saraiva consultou.

¹⁰ Adrien de Valois (1607 – 1692) historiador francês, que recebeu o título de historiador de França. Entre as suas obras encontra-se *Notitia Galliarum*, à qual Saraiva recorreu.

¹¹ Luís Vaz de Camões (c. 1524 – 1580), o maior poeta épico português. Dele, Saraiva refere um breve excerto dos *Lusíadas*.

¹² André de Resende (c. 1500 – 1573), frade dominicano, natural de Évora. Figura importante do humanismo português, Resende destacou-se no estudo do passado do povo português, procurando perceber a influência dos Romanos em Portugal assim como o papel dos Lusitanos.

¹³ «Memória...», p. 354.

¹⁴ *Ibidem*, p. 355.

Note-se que na descrição que vai sendo feita não se dá nenhum realce particular ao litoral que na época de Saraiva correspondia ao território português, sendo descritos inúmeros locais das costas de Espanha, tanto do Sul como do Norte. Um deles é o porto de La Corunha, na Galiza, graças ao seu famoso farol. Construído quando a Península Ibérica estava integrada no Império Romano, atribui-se a sua construção ao arquiteto lusitano Gayo Sevio Lupo, originário de Aquae Flaviae (Chaves). A fonte de Frei Francisco para este assunto foi a obra *Historiarum adversus paganos*, «do douto Bracarense Paulo Orosio»¹⁵.

Após mais uma série de exemplos, sempre fundamentados em fontes, sobre a atividade náuticas na Antiguidade, realçando a época em que a península esteve integrada no Império Romano, o autor conclui com um parágrafo no qual realça a importância dessas mesmas atividades:

He pois fóra de duvida, que nos antigos tempos, incluso os da dominação Romana, tinham os povos das Hespanhas grande uso da navegação, pesca, e commercio marítimo, em toda a circumferencia de suas costas.¹⁶

Seguindo a narrativa do Cardeal Saraiva uma sequência cronológica, naturalmente surge em seguida a análise das chamadas invasões dos Bárbaros, que vão desmoronar o Império e levar ao aparecimento de outras realidades políticas no território peninsular. Curiosamente, a sua narrativa começa com a referência à inexistência de perícias náuticas por parte dos primeiros invasores da península. Mas logo de seguida explica que passados poucos anos, os Vândalos cruzaram o mar para África e para tal reuniram grande frota, sem contudo explicar como ganharam essa destreza para as lides do mar:

Os povos do norte, que no principio do século V invadirão a Peninsula, e vierão a extinguir nella o império Romano, erão pouco exercitados na arte de navegar, porque o seu estado precedente lhes não havia dado (ao que parece) oportunidade de muito praticarem esta arte. Comtudo, vinte annos depois da sua entrada nas Hespanhas, os Wandalos passarão da Betica a Africa em numero de mais de 80:000 pessoas, e esta passagem demandava grande numero de navios, e alguma pericia da navegação.¹⁷

Igual opinião é apresentada em relação aos Godos que chegaram à Península Ibérica:

Os Godos das Hespanhas, que ao principio se davão pouco á navegação, vierão em tempo do Rei Sisebuto a fazer-se peritos nesta arte, chegando a domar por mar e terra os proprios Romanos, a quem d'antes tinham obedevido, e servido, como nos informa Santo Izidoro na historia destes povos¹⁸

¹⁵ Paulus Orosius (c. 385 – c. 420), originário de Bracara Augusta (Braga) foi um filósofo e sacerdote cristão. Viajou bastante pelo espaço do Império, tendo convivido com Santo Agostinho de Hipona. A sua obra *Historiarum adversus paganos*, escrita em 417 e composta por sete livros, «...constituiu o mais importante manual de história universal ao longo de toda a idade média, tendo conhecido mais de mil reproduções manuscritas, chegando a ser traduzido em árabe» Cf. Pedro Calafate, «Paulo Orosio», disponível em <http://cvc.instituto-camoes.pt/filosofia/m1.html>, consultado em 21 de outubro de 2017.

¹⁶ *Ibidem*, p. 357.

¹⁷ *Ibidem*, p. 357.

¹⁸ *Ibidem*, p. 358.

Para historiar este período, referente à época que decorre desde a desagregação do Império Romano até à ocorrência das invasões árabes, o autor recorre às fontes seguidamente identificadas. Um dos autores aparece já mencionado na anterior transcrição, Santo Isidoro de Sevilha¹⁹ e a sua *Historia de regibus Gothorum, Vandalorum et Suevorum*. Saraiva socorre-se igualmente da *Histoire ancienne des Peuples de l'Europe*, de Louis-Gabriel du Buat-Nançay²⁰. Contudo, aquela que deverá ter sido a principal fonte de Frei Francisco, é a monumental obra *España sagrada. Teatro geográfico-histórico de la Iglesia de España*, concebida e redigida em grande parte pelo frade agostiniano Enrique Flórez²¹. Ao longo das várias dezenas de volumes que compõem esta obra, encontram-se inúmeros documentos relacionados com a história da Igreja na Península Ibérica, logo igualmente ligados com a história dos povos que habitaram este espaço. Entre os autores, cujas obras se encontram nesta compilação e que foram explicitamente mencionados pelo Cardeal Saraiva, encontram-se os seguintes: *Crónica* de Idácio, Bispo de Chaves²²; a *História de Wamba*, do Arcebispo Julião de Toledo²³; ou ainda a *Vitas Sanctorum Patrum Emeritensium*, do Bispo Paulo de Mérida²⁴. Consultou também o *Chronicon Sebastiani*, provavelmente do bispo Sebastião de Salamanca, sobrinho de Afonso III de Leão²⁵. Saraiva provavelmente consultou duas versões do texto, aquela que se encontra na *España Sagrada*, editada em 1782, mas também na edição de Juan Ferreras y García (1652 – 1735), na sua *Synopsis histórica chronologica de España*, publicada entre 1700 e 1727. Em nota,

¹⁹ Isidoro de Sevilha (c. 560 – 636) bispo de Sevilha e doutor da Igreja. Viveu numa época conturbada, quando os invasores do Norte procuravam afirmar-se no espaço que antes fora administrado por Roma. Deixou vasta obra escrita, em diferentes campos, merecendo destaque aqui a história que redigiu sobre os povos bárbaros que invadiram a península.

²⁰ Louis-Gabriel du Buat-Nançay (1732 – 1787), conde do Buat, oriundo de uma família da nobreza normanda, foi um diplomata francês. Deixou escritos diversos textos sobre história política, entre eles um sobre a história dos povos europeus.

²¹ Enrique Flórez (1702 – 1773) foi um religioso espanhol que ensinou Teologia na Universidade de Alcalá de Henares e deixou vasta obra escrita, nomeadamente sobre assuntos históricos, mas não só. Em 1747, iniciou a redação da *España sagrada. Teatro geográfico-histórico de la Iglesia de España*, da qual redigiu os primeiros vinte e nove volumes. Após a morte de Flórez a publicação foi continuada por diversos autores, tanto da Ordem de Santo Agostinho como da Real Academia de la Historia, de Madrid. Esta publicação prolongou-se até depois das Guerras Napoleónicas e na sua versão original era composta por cinquenta e um volumes.

²² Idácio (c. 395 – 468) nasceu na cidade romana de Forum Limicorum, no presente Xinzo de Lima, na Galiza, próximo da fronteira de Trás-os-Montes. Em 427 passou a ser bispo de Chaves, tendo desempenhado um importante papel na política da desta região. Viveu numa época em que a península vivia as invasões dos bárbaros pagãos, tendo assumido um papel importante na defesa da região contra as investidas dos Suevos. Escreveu uma *Crónica*, na qual relata muitos dos acontecimentos que vivenciou, sendo uma das mais importantes fontes para conhecer o que se passou naquela época, dada a escassez de informações relativas à mesma.

²³ Julião de Toledo (642 – 690) foi o primeiro bispo a ter primazia sobre toda a Hispânia, entendida aqui no sentido de Península Ibérica. Deixou vasta obra escrita, mas o texto que interessou a Frei Francisco foi a história de Wamba, rei visigodo contemporâneo de Julião.

²⁴ São Paulo de Mérida (Bispo de Mérida entre 530 e 560), seria de origem grega e médico de profissão. Escreveu uma obra destinada a descrever as atividades dos bispos de Mérida, no período de 530 a 605.

²⁵ Sobre este texto existem diversas dúvidas, nomeadamente quem teria sido o autor, podendo ser o próprio Afonso III, ou um bispo de Salamanca, Sebastião, que seria sobrinho do rei. O texto conta a história dos Visigodos até ao reinado deste monarca, embora não contenha a descrição do próprio reinado.

Saraiva menciona especificamente o nome de Ferreras. Também indica em nota a compilação realizada por Ferreras como origem da versão da *Crónica* de Isidoro Pacense²⁶ que consultou, embora também neste caso pudesse ter consultado o mesmo texto na *España Sagrada*, e talvez o tenha feito.

O parágrafo anterior permite demonstrar que o Cardeal Saraiva consultou os principais textos conhecidos para a época em que a Península Ibérica foi dominada pelos monarcas dos povos que governaram o território na sequência da queda do Império Romano. O seu objetivo nestas consultas é sempre encontrar referências às atividades náuticas que decorriam no território peninsular, muitas delas levadas a cabo por povos que até cá se deslocavam, para negociar os seus produtos, fazer a guerra ou procurar asilo, em virtude de terem sentido necessidade de se afastarem das suas terras de origem. Mas além de mencionar as viagens de outros povos até à Península, procura sempre chamar a atenção da ligação dos autóctones ao mar:

Durante este período, que comprehende desde o principio do século V até o principio do VIII, em que os Árabes effectivamente invadirão, e subjugarão as Hespanhas, e destruirão o império Gothico, se nos offercem ainda alguns outros argumentos da pratica da navegação entre os povos Hespanhoes, que nos pareceo não ommittir neste lugar.²⁷

Este período foi bastante conturbado, como resultado do desmembramento de um império que abrangia praticamente toda a bacia do Mediterrâneo e se prolongava pelas costas atlânticas e das consequentes lutas de afirmação dos povos que invadiram o império. Apesar dessa instabilidade, ou melhor, devido à mesma, as viagens por mar foram bastante frequentes, dentro do espaço da Cristandade que se ia afirmando. Saraiva refere diversas viagens em peregrinação, de vários dos autores aos quais recorreu para a construção do seu discurso, assim como casos de outros que vieram do Oriente, em busca de refúgio na Península Ibérica. Para ele, toda esta movimentação de pessoas por mar, de e para a Hispânia, só se compreende se os povos que aqui habitavam detivessem também eles conhecimentos adequados para conduzir navios no mar:

Tudo isto suppõe não só communicação de navios estrangeiros nos nossos portos; mas também alguma pratica de navegação, propriamente nossa; pois não he verosímil, que a nossa gente fosse meramente passiva no commercio, nem isso se compadece com o exercício, e perícia de muitas artes, e fabricas, que por aquelles antigos tempos havia na Peninsula, como erão os excedentes tecidos de linho de Setabi; os vasos de barro de Sagunto; as salgações da costa meridional e occidental da Betica, e Lusitânia; as obras de madeira do antigo lugar marítimo, onde hoje está *Sines*, na Lusitania; as de ferro, e aço de Carthagená, de Toledo, e da Galliza, e outras de que, pode ser, falaremos em lugar opportuno.²⁸

²⁶ Isidoro Pacense, provavelmente Bispo de Beja, viveu no século VIII e foi contemporâneo das incursões árabes na Península Ibérica, que descreve na sua *Crónica*.

²⁷ “Memória...”, p. 359.

²⁸ *Ibidem*, p. 360.

Aos povos vindos do Norte seguiram-se os Árabes. Também estes levaram a cabo diversas viagens por mar, para assegurarem a ligação entre os diferentes territórios por eles conquistados e que incluíam uma grande extensão de terras no Norte de África. Saraiva menciona igualmente as incursões que eram feitas, por mar, a partir de terras ocupadas por muçulmanos, na Península Ibérica, contra povoados na mesma península, ocupados por cristãos. A principal fonte que segue, para esta fase da vida peninsular, é a *Historia Compostelana*²⁹, tendo muito provavelmente consultado a mesma na *España Sagrada*, embora não o mencione nas suas notas. Deste período o autor destaca a importância das operações terrestres, para expulsar o invasor, o que teve como consequência uma menor atenção aos assuntos náuticos:

Os povos indígenas do norte da Hespanha, aonde começarão a levantar-se as novas monarquias nacionaes, forçados a combater quasi de continuo com os seus inimigos no continente da Peninsula, não poderião dar-se com igual empenho á navegação. As frequentes invasões dos Normandos nas costas da Galliza, Lusitânia, e Andaluzia parece mostrarem, que não havia forças marítimas, em acção permanente, bastantes a rebater os seus insultos.³⁰

No entanto, logo na sequência do texto anterior, refere que a defesa das regiões costeiras da Galiza foi assumida por Diego Gelmírez, que para tal contratou especialistas de construção naval, para equipar uma armada, destinada a enfrentar as ameaças que se faziam sentir naquelas costas:

Comtudo havia algumas, e não faltava de todo a perícia náutica, como se collige dos lugares citados da *Historia Compostellana*, e de outros monumentos. E logo que o Bispo de Santiago, D. Diogo Gelmirez, mandou vir de Piza, e Génova constructores, que fabricassem galeras trirremes, conseguiu varrer as costas, e reprimir a ousadia dos bárbaros.³¹

Na época em que Diego Gelmírez organizou a defesa naval da Galiza, despontava uma entidade política um pouco mais a sul, o Condado Portucalense, que estava a organizar a sua independência. A partir desta altura, o discurso de Frei Francisco descreve aquilo que se passou no reino de Portugal. As suas principais fontes para estes primeiros séculos da existência de Portugal, como reino independente, são a *Crónica de D. Afonso VII*, incluída também na *España Sagrada*; a *Crónica de D. Afonso Henriques*, de Duarte

²⁹ *Historia Compostelana* é uma crónica que relata o quotidiano da Galiza, especialmente em torno de Santiago de Compostela, na época de Diego Gelmírez (c. 1070 – 1139), que foi Bispo e depois Arcebispo de Santiago de Compostela, tendo ocupado este último cargo entre 1120 e a sua morte em 1139, sendo o primeiro titular do mesmo.

³⁰ “Memória...», p. 361.

³¹ *Ibidem*, p. 361.

Galvão³²; a *Crónica de D. Afonso III*, de Rui de Pina³³, designada por Frei Francisco como *Crónica Antiga*; o *Epítome de las historias Portuguesas*, de Manuel de Faria e Sousa³⁴; os *Diálogos de vária história em que sumariamente se referem muitas coisas antigas*, de Pedro de Mariz (c. 1550 – 1615)³⁵; as *Dissertações cronológicas e críticas sobre a história e jurisprudência eclesiástica e civil de Portugal*, de João Pedro Ribeiro³⁶ e as *Provas da Historia Genealógica da Casa Real Portuguesa*, de António Caetano de Sousa³⁷. Seguiu ainda a *História de Portugal*, traduzida do inglês, na sua edição de 1828³⁸; assim como uma outra *História de Portugal*, de origem estrangeira, devida a Nicolas de La Clède³⁹.

Começa logo por referir que foi constante a preocupação com a defesa marítima, entre os primeiros monarcas de Portugal:

Os nossos primeiros Reis, tão valerosos na guerra, como providentes na paz, não desprezarão este importante meio de defender, e engrandecer os seus estados, nem

³² Duarte Galvão (1445 – 1517) desempenhou diversos cargos públicos nos reinados de D. João II e de D. Manuel I. Este último encarregou-o de compilar as crónicas dos reis de Portugal, mas apenas foi publicada aquela que diz respeito ao primeiro monarca.

³³ Rui de Pina (c. 1440 – c. 1522), cronista, incumbido por D. João II de escrever os feitos dos diversos monarcas que o precederam. Tendo estabelecido como propósito continuar a obra iniciada por Duarte Galvão, Rui de Pina escreveu as crónicas da maior parte dos monarcas portugueses, incluindo a do próprio D. João II, não tendo escrito as de D. Pedro I, de D. Fernando e de D. João I, que, entretanto, já tinham sido redigidas por Fernão Lopes.

³⁴ Manuel de Faria e Sousa (1590 – 1649), escritor português que viveu grande parte da sua vida em Espanha, tendo publicado em castelhano praticamente toda a sua obra, que inclui novelas, poesia e textos históricos.

³⁵ Pedro de Mariz foi bibliotecário e ajudou seu pai, António de Mariz, um notável tipógrafo do século XVI, que trabalhou na Imprensa da Universidade de Coimbra. Dedicou-se à história tendo publicado diversas obras, entre as quais os *Diálogos de vária história em que sumariamente se referem muitas coisas antigas*, cuja primeira edição surgiu em Coimbra, em 1594.

³⁶ João Pedro Ribeiro (1758 – 1839), foi um dos pioneiros, em Portugal, da investigação histórica com recurso a informação de arquivos. Membro da Academia das Ciências de Lisboa, foi no âmbito desta instituição que publicou a obra em cinco volumes, *Dissertações cronológicas...*, entre os anos de 1810 e de 1836.

³⁷ António Caetano de Sousa (1674 – 1759), tendo formação religiosa interessou-se particularmente pela história eclesiástica e genealógica. Deu à estampa uma obra monumental, a *História Genealógica da Casa Real*, que no final ficou com treze volumes de texto, aos quais o autor acrescentou mais seis de Provas, para justificar as afirmações que apresentava no texto principal. A publicação decorreu entre 1735 e 1749.

³⁸ Trata-se de uma tradução levada a cabo por António de Moraes Silva (1757 – 1824), nascido no Brasil, e que ficou mais conhecido pelo seu *Dicionário da Língua Portuguesa*. Moraes realizou a tradução da parte referente à História de Portugal de uma *Universal History*, publicada em Inglaterra, entre 1736 e 1768, embora ele tenha feito a sua tradução a partir de uma versão francesa, conforme se depreende do seu título completo: *História de Portugal: composta em inglês por uma sociedade de literatos, trasladada em vulgar com as adições da versão francesa*. A primeira edição de Moraes ocorreu em 1788, no âmbito da Academia das Ciências, tendo o tradutor acrescentado informação mais recente, que não constava da versão usada para traduzir, pois esta continha apenas eventos até 1760. Foram publicadas mais edições, nomeadamente em 1802, 1819 e 1828, tendo sido incorporada mais informação. Para saber mais sobre esta obra, consulte-se A. da S. Ramos, V. L. de Araújo. «A emergência de um ponto de vista cosmopolita: a experiência da História de Portugal na *Universal History*». *Almanack, Guarulbos*, n.10, agosto 2015, pp. 465-491. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/alm/n10/pt_2236-4633-alm-10-00465.pdf>. Consultado em 24 de outubro de 2017.

³⁹ Nicolas de La Clède (1700 – 1736) foi um escritor francês, que publicou uma *Histoire Générale de Portugal*, em Paris, no ano de 1735. Entre 1782 e 1797 esta obra foi publicada em língua portuguesa, em Lisboa, numa edição de dezasseis volumes.

deixarão de dar atenção à Marinha, tanto para aproveitarem as utilidades do commercio, como para rebaterem, quando fosse necessário, as forças dos Mouros: cousa tanto mais indispensável, quanto a posição geográfica de Portugal, estendido ao longo do Oceano, offerecia mais fácil preza aos insultos das esquadras, e dos piratas Sarracenos.⁴⁰

Seguem-se inúmeros exemplos relacionados com a utilização de forças navais e com a preocupação em assegurar a defesa das costas portuguesas, especialmente contra os ataques dos Sarracenos. É referido o apoio dos cruzados, chegados por via marítima, na conquista de Lisboa, em 1147, realizada por D. Afonso Henriques. Mais adiante menciona apoios semelhantes, na conquista, ocorrida nos reinados seguintes, de outras povoações costeiras. Menciona-se o papel do lendário D. Fuas Roupinho, em diversos combates no mar contra os inimigos da fé cristã. Aproveita a referência a este último para explicar que desde o primeiro monarca português que se nota um particular empenho com a existência de meios para fazer face às ameaças externas. Mas Saraiva não menciona apenas as ações bélicas realizadas no mar. Na sua opinião, também existiria alguma marinha mercante, desde os primeiros tempos de existência de Portugal, como reino independente:

Também se não pôde duvidar de que já por este tempo houvesse em Portugal alguma Marinha mercante, por meio da qual se fazia commercio com as nações do norte. Os casamentos de alguns filhos, e filhas dos primeiros Reis Portuguezes em Flandres, e Dinamarca, parece confirmarem esta reflexão, e mostrarem, que havia relações com aquelles paizes, as quaes sem duvida erão resultado, ao menos em parte, das frequentes communicações, e correspondências commerciaes.⁴¹

Concluído o processo de reconquista, no reinado de D. Afonso III, cresce o interesse pelo comércio marítimo e por outras atividades ligadas ao mar. De acordo com o Cardeal Saraiva, e com base nos documentos que consultou, este monarca dedicou uma atenção especial a estas questões. Consolidada a presença portuguesa no Algarve, importava assegurar a defesa das regiões costeiras contra as invasões muçulmanas:

A conquista, que D. Affonso III fez das terras do Algarve, e de quasi todas as suas praças marítimas, o punhão tambem na forçosa necessidade de huma força respeitavel, que as defendesse de novas invasões dos inimigos: e sabemos, que el-Rei se não descuidou deste dever.⁴²

Logo de seguida, surge a indicação de que o mesmo D. Afonso III foi grande dinamizador do comércio, a todos os níveis, incluindo o marítimo:

Este mesmo illustre Principe nos he recommendado nas antigas historias Portuguezas como grande favorecedor do commercio, tanto interno, como marítimo.

[...]

⁴⁰ «Memória...», p. 362.

⁴¹ *Ibidem*, p. 364.

⁴² *Ibidem*, p. 365.

Do segundo nos dão abonado testemunho, por huma parte a fundação, restauração, ou povoação de lugares littoraes, accommodados á pratica da navegação, e commercio, como forão Silves, Tavira, Faro, Vianna do Lima, Villa Nova de Cerveira, Caminha, &c.: e por outra parte o notável documento, que existe no Real Arquivo, e vem transcripto nas *Dissertações Chronologicas e Criticas* do Dr. João Pedro Ribeiro, datado da era 1291, anno de Christo de 1253.

Por este documento sabemos quão extenso era, naquella remota idade, o commercio marítimo Portuguez, e quanto o consummo, que no reino se fazia de varias fazendas de Londres, Ruan, Abeville, Bruges, Ipres, Tournay, Montpellier, e de outros muitos portos da grande e pequena Bretanha, da Flandres, da Normandia, do Languedoc, &c. O que suppõe a producção Portugueza de objectos de permutação; o consequente progresso da agricultura, artes, e fabricas nacionaes; a pratica da navegação, e finalmente a existência de forças navaes adequadas á guarda, e defensão dos portos, e navios Portuguezes.⁴³

No reinado D. Afonso III existiam relações estreitas com cidades da Liga Hanseática, dizendo Saraiva que Lisboa fazia parte dessa Liga, devendo querer referir-se à existência de uma comunidade de comerciantes da mesma em Lisboa. Este monarca criou uma série de condições que permitiram que o seu filho e sucessor, D. Dinis, organizasse uma verdadeira Marinha nacional. É dado destaque ao contrato que D. Dinis estabeleceu com o genovês Manuel Pessanha, em 1317, sendo o mesmo descrito com algum detalhe, sendo realçadas as diferentes vertentes de intervenção do Almirante na organização naval:

Foi elle o primeiro Rei Portuguez, que deu forma estável, e regular ao importante cargo de Almirante, no anno 1322, conferindo-o debaixo de certas condições, e com grandes honras e interesses a Misser Manoel Peçanha, nobre Genovez, mui perito nas cousas marítimas. O qual bem he de crer, que poria em grande melhoramento a armada naval, tanto no que respeita ao numero, e força dos navios, como á manobra nautica, e á disciplina da gente da marinhagem; para o que se criarão também os officios necessários, e se determinou a ordem, e os limites de suas jurisdições, e auctoridades: obrigando-se alem disso o Almirante a ter em Portugal 20 Genovezes, homens do mar, para governarem os navios, como alcaides, e arraizes, quando a armada sahisse contra os inimigos, por serem os Genovezes, naquelle tempo mui experimentados, e peritos nas cousas navaes. Com o que attendia também el-Rei a ter no reino huma como escola, em que os Portuguezes se fossem cada vez mais exercitando, e aperfeiçoando naquella importante arte.⁴⁴

Note-se que neste parágrafo, o Cardeal Saraiva refere que o contrato foi celebrado em 1322 (era 1360) e não em 1317 (era 1355), embora diga que o primeiro ajuste ocorreu neste ano. A fonte que usou para este efeito foi o tomo I das *Provas do Livro da História Genealógica da Casa Real Portuguesa*. Consultada a obra, constata-se que se trata da transcrição, feita em 1433, por Fernão Lopes, de um documento que estaria na Torre do Tombo. Comparando essa transcrição com o documento da Chancelaria de D. Dinis,

⁴³ *Ibidem*, p. 366.

⁴⁴ *Ibidem*, pp. 367-368.

que no presente existe na Torre do Tombo, constata-se que os textos são praticamente iguais, com exceção da data no final: «era 1360» na transcrição e «era 1355» no documento da Chancelaria.

Além da descrição detalhada do contrato, Frei Francisco apresenta ainda diversos factos relacionados com o reinado de D. Dinis e ligados ao mar. Menciona a plantação do pinhal de Leiria, com o objetivo de proporcionar madeira para a construção naval e fala em combates navais travados naquele reinado. Explana, com alguma minúcia, a forma como decorria o comércio marítimo e o seu contributo para a prosperidade do reino. Mas aquele que é talvez o aspeto mais relevante, a seguir ao contrato de Pessanha, é a criação da Ordem de Cristo e a referência à sua vocação marítima desde a sua gênese:

Nem he alheio do nosso proposito reflectir aqui, que substituindo el-Rei á extincta Ordem dos Templários a outra Ordem Militar da Cavallaria de Nosso Senhor Jesu-Christo, destinou com prudente advertência para sua capital, e para residência do Mestre a villa de *Castro Marim*, situada na extremidade do reino do Algarve, á foz do Guadiana, sobre a costa do mar: como dando a entender, que sendo os Cavalleiros da nova Ordem incumbidos de fazer guerra aos infiéis, convinha que assentados em hum lugar marítimo, e fronteiro aos Mouros, se habilitassem nos exercícios náuticos, e na guerra do mar, e augmentassem assim as forças da Marinha Portugueza.⁴⁵

Apesar de apresentar bastantes dados sobre este reinado, Saraiva queixa-se das poucas informações que os historiadores do passado forneceram, sobre assuntos tão importantes:

As chronicas antigas, bem que pouco solicitas de nos instruírem sobre hum objecto tão importante, dizem comtudo, que el-Rei trazia continuamente suas galés nas costas do Algarve...⁴⁶

Mais adiante, refere que esta escassez de informações, por parte dos cronistas portugueses, também foi realçada na *História de Portugal* escrita em Inglaterra e traduzida para português:

«Nós falámos disto (continuação ainda os auctores) conjecturalmente, porque os historiadores Portuguezes não dizem nada a este respeito; mas fundâmo-nos nas circumstancias, e damo-nos a crer, que o grande commercio se faria com as frequentes visitas das armadas dos Cruzados, que de toda a Europa passavão á Terra Santa, e tocavão nos portos de Portugal, e da correspondência, que daqui nasceria com as ilhas do Arquipélago, e com os portos da Grecia, Syria, e Egypto. Destes receberão os Portuguezes as luzes, que depois os guiarão nos descobrimentos, de que não tinham idéa alguma: mas já então experimentavão os prósperos successos do commercio, e da navegação, que os fazia ricos e poderosos a respeito de seus visinhos.»⁴⁷

⁴⁵ *Ibidem*, p. 369.

⁴⁶ *Ibidem*, p. 368.

⁴⁷ *Ibidem*, pp. 370-371.

De realçar a explicação que os autores da referida obra apontam para a origem, no Mediterrâneo Oriental, dos conhecimentos náuticos dos Portugueses. Aparentemente, Saraiva concorda com esta opinião, pois optou por transcrever este excerto, sem qualquer comentário seu.

A política naval de D. Dinis teve continuidade no reinado de seu filho, D. Afonso IV. A Marinha Portuguesa passou a ser um instrumento da política diplomática do reino, tendo o monarca solicitado ao Papa Bento XII, a concessão de uma série de privilégios para Portugal, como contrapartida da guerra que este reino fazia, no mar, aos inimigos da fé cristã. Os emissários de D. Afonso IV, apresentam ao Sumo Pontífice uma imagem de Portugal como uma grande potência marítima:

Dizião os Embaixadores, que el-Rei D. Diniz, para mais facilmente quebrantar as forças dos Mouros fizera aparelhar huma numerosa armada, e nomeara hum Almirante, e com ella alcançára algumas victorias dos Sarracenos. E acrescentavão, que desejando ora el-Rei D. Affonso seguir as pizadas de seu pai, tinha augmentado a armada, e de tal modo havia feito exercitar a sua gente na marinagem, que nenhuma nação lhe levava vantagem na perícia nautica, &c.⁴⁸

A fonte utilizada para recolher esta última informação foi a obra: *Pontificiarum constitutionum in bullariis magno et romano contentarum et aliunde desumptarum epitome, et secundum materias dispositio*, publicada em 1772, em Veneza, por Aloysio Guerra. Obra em quatro volumes que contém uma compilação de todas as bulas e breves que o autor da mesma conseguiu identificar e que constitui uma excelente fonte para a história da Igreja e da sua relação com os povos europeus.

Seguidamente menciona a questão das Canárias, que foram visitadas por navios portugueses, no reinado de D. Afonso IV, e que o autor considera como um primeiro momento da expansão portuguesa, que viria a ter continuidade quase um século depois. Apresenta alguns episódios que apontam para a possibilidade de viagens de Portugueses até aquele arquipélago, embora se queixe da inexistência de informação sobre o assunto, entre os escritores portugueses. Os elementos que apresenta foram recolhidos em textos daquele que ele designa como «Annalista Raynaldo»⁴⁹ e também de «Mr. Court de Gébelin»⁵⁰, na sua obra *Monde primitif analysé et comparé avec le monde moderne*. Deste último texto, retirou uma história que Gebelin recolhera no *Journal des Sçavans*, de abril de 1758, que dava conta de uma viagem que teria partido de Lisboa para sul, que levou Saraiva a aventar a possibilidade de os navegantes terem atingido as Canárias. Este relato,

⁴⁸ *Ibidem*, p. 371.

⁴⁹ Trata-se de Odorico Raynaldi (1595 – 1671), padre oratoriano de origem italiana, que chegou a desempenhar o cargo de Geral da sua ordem. Deu continuidade à obra *Annales Ecclesiastici*, iniciada por Cesare Baronius, na qual são reproduzidos inúmeros documentos relacionados com a Igreja Católica. Foi esta obra que Saraiva consultou, daí que lhe dê o nome de «Analista».

⁵⁰ Antoine Court de Gebelin (1728 – 1784), escritor francês, que começou por ser pastor protestante, mas que abandonou essa função, para se dedicar exclusivamente à escrita. Frei Francisco consultou o volume intitulado: *Dissertations mêlées*, que integra a obra *Monde primitif analysé et comparé avec le monde moderne*. De referir que num dos volumes desta obra, Gebelin explica o que é o Tarot, enquanto arte divinatória, sendo ele grande apologeta da mesma.

que teria tido origem numa fonte árabe do século XIV, é pouco claro, tanto em termos de datação como nos detalhes do percurso seguido pelos ditos navegantes. De notar que o Cardeal passa para o leitor a decisão sobre aceitar, ou não, esta história, embora justifique porque razão considera a mesma bastante verosímil:

O leitor fará sobre esta relação o juízo, que bem lhe parecer: nós porém não teríamos por conjectura arrojada, ou inverosímil presumir, que os ousados navegantes de Lisboa sendo lançados ao rumo de sul, fossem parar em alguma das Canarias, que logo começarão a ser tão requestadas, e das quaes sabemos serem as únicas, que naquelles mares erão povoadas, quando se descobrião as da Madeira, Porto Santo, Açores, &c.⁵¹

O discurso do Cardeal Saraiva continua a realçar os desenvolvimentos da Marinha durante os reinados de D. Pedro I e de D. Fernando I. Menciona as guerras com Castela, para referir que os vários confrontos navais entre os dois reinos só foram possíveis porque Portugal dispunha de uma esquadra forte e consolidada, graças às medidas que estes soberanos tomaram, no sentido do seu crescimento. Fala igualmente dos importantes desenvolvimentos na pesca e na marinha comercial. Para estes reinados continua a seguir algumas das fontes que usou anteriormente, como é o caso da *História de Portugal*, traduzida, ou da obra de Pedro de Mariz, mas introduz algumas fontes novas, como por exemplo: *Notícias de Portugal*, de Manuel Severim de Faria⁵²; ou a *Crónica de D. Fernando*, de Duarte Nunes de Leão⁵³.

O que porém mais decisivamente prova os grandes progressos da nossa Marinha neste século XIV, de que vamos falando, he o brilhante estado em que a achámos logo nos princípios do governo, e reinado de el-Rei D. João I, e ainda antes que este illustre Principe, e seu filho o immortal Infante D. Henrique, a elevassem ao grande desenvolvimento, em que a vemos por todo o decurso de século XV.

Esta ideia é reforçada com a menção à vinda de uma importante frota, do Porto, para apoio das forças que se encontravam em Lisboa, durante a crise sucessória de 1383 – 1385. Na descrição do período em que D. João I foi defensor do reino, e posteriormente rei, é destacada a importância da Marinha, que permitiu a organização de uma empresa de grande relevo, como foi a tomada de Ceuta em 1415. Para realçar a grandeza da Marinha nacional naquela época, recorre às opiniões de dois autores estrangeiros:

No anno de 1415, hindo el-Rei á dita gloriosa expedição de Ceuta, armou 220 vasos, em que entravão 33 náos grossas, 59 galeras, e muitos galeões, caravelas, e outros navios de diferentes grandezas, sahindo da só barra do Douro 70 vélas, em que entravão 17 galés, poder marítimo, que obrigou a hum distincto escriptor

⁵¹ «Memória...», p. 373.

⁵² Manuel Severim Faria (1583 – 1655), de origem ilustre, recebeu educação religiosa, na Universidade de Évora, tendo desempenhado funções na Sé desta cidade. Demonstrou um particular interesse pelo colecionismo e pela investigação do passado, tendo passado a escrito os resultados dos seus trabalhos de pesquisa.

⁵³ Duarte Nunes de Leão (c. 1530 – 1608) foi um jurista que além disso se distinguiu nos campos da linguística e da história. Dele, o Cardeal Saraiva menciona a «Crónica de D. Fernando», inserida na *Primeira parte das Crónicas dos reis de Portugal*, publicada em Lisboa, por Pedro Crasbeeck, no ano de 1600.

moderno, e estrangeiro, a dizer, que naquelle tempo *erão os Portuguezes reputados como os primeiros navegadores do seu seculo; e que Portugal occupava então o primeiro lugar entre as potencias marítimas*. E outro escriptor, também estrangeiro, referindo a expedição de Ceuta, conclue: «*Toda a Europa pasmou de ver, que hum reino tão pequeno, como o de Portugal, armasse com tanto poder, mórmente depois de tão longa, e tão damnosa guerra, como acabava de sustentar*».⁵⁴

O segundo dos autores que cita é Nicolas de La Clède, já anteriormente referido neste texto. Quanto à primeira obra trata-se da *Geografia*, do dinamarquês Conrad Malte-Brum⁵⁵.

Chega-se assim à época em que a expansão foi liderada pelo Infante D. Henrique. Deste período, um dos pontos que Saraiva mais destacou foi a «famosa» Escola de Sagres:

Não se pôde duvidar, que parado rápido e progressivo augmento, que a Marinha Portugueza tinha já adquirido, e foi adquirindo por todo este século, concorresse mui poderosamente a *Escola de Sagres*, fundada pelo Infante D. Henrique, e a ardente paixão, que este grande Príncipe mostrava, tanto pelo adiantamento das sciencias mathematicas, cosmograficas, e náuticas, como pelos descobrimentos marítimos, que começou, e continuou por toda a sua vida com a perseverança mais heróica, e com os effeitos, que todo o mundo sabe, e admira.⁵⁶

Explica que na Escola de Sagres se inventavam cartas náuticas e instrumentos usados na navegação e se ensinavam procedimentos de cálculo para determinar as posições dos navios no mar. Desta Escola teriam saído os cosmógrafos que no reinado de D. João II aperfeiçoaram o astrolábio e prepararam as tabelas necessárias para determinar a posição pela altura do Sol. Também lá se desenvolveram técnicas de construção naval, que fizeram das caravelas portuguesas os melhores navios de vela que circulavam nos mares. Para fundamentar estas afirmações recorreu à *Histoire des Mathématiques*, de Jean Étienne Montucla⁵⁷, para a questão do desenvolvimento da cartografia; e o relato das viagens de Alvisé Cadamosto⁵⁸, para a construção naval. Curiosamente, Saraiva aponta

⁵⁴ «Memória...», p. 379.

⁵⁵ Conrad Malte-Brum (1755 – 1826), nasceu na Dinamarca, onde viveu durante pouco mais de quarenta anos. Sendo um fervoroso defensor dos ideais da Revolução Francesa e tendo surgido no seu país natal leis que condenavam quem defendesse estas ideias, decidiu exilar-se em França, onde se dedicou á escrita, nomeadamente no campo da geografia.

⁵⁶ «Memória...», p. 380.

⁵⁷ Jean Étienne Montucla (1725 – 1799) matemático e historiador da matemática francês. Em 1758 publicou a sua *Histoire des mathématiques*, em dois volumes. Trata-se da primeira grande obra que apresenta, de uma forma sistemática, a história da matemática, desde a Antiguidade até ao século XVII. Embora na quarta parte do primeiro volume já analise alguns aspetos da matemática neste século, o segundo volume é dedicado inteiramente a este século. A sua intenção era continuar a obra, com os progressos da matemática no século XVIII, mas faleceu antes de cumprir o seu intento. A partir dos seus apontamentos, alguns cientistas da sua época completaram os volumes três e quatro, que foram publicados postumamente.

⁵⁸ Alvisé Cadamosto (c. 1430 – 1488) navegador veneziano que numa viagem da sua terra natal para a Flandres foi obrigado a procurar abrigo numa enseada junto a Sagres, por causa do mau tempo. O Infante D. Henrique convidou-o para viajar, ao seu serviço, para a costa africana. Cadamosto deixou um relato escrito de duas viagens, que realizou ao serviço do Infante. Esse relato conheceu diversas publicações, sendo a primeira em 1507.

três fontes⁵⁹ onde podem ser consultadas informações sobre as viagens de Cadamosto: João de Barros⁶⁰, no volume I das *Décadas da Ásia*; Juan Andrés y Morell⁶¹, em «História de toda a literatura»; e Jean-Baptiste Geneviève Marcellin Bory de Saint-Vincent⁶², nos *Ensaio sobre as ilhas Afortunadas*. Para os períodos que se seguem, recorre ainda a outras fontes: Garcia de Resende⁶³ e a sua *Crónica de D. João II*; e Damião de Góis⁶⁴, de quem não identifica a obra consultada, mas deverá ser a *Crónica do Príncipe D. João*, tendo em conta o contexto em que este autor é citado. É ainda citado um outro autor, Pinkerton, sobre o qual Saraiva não fornece mais nenhuma informação nesta memória. Trata-se de John Pinkerton⁶⁵, autor referido por diversas vezes noutros textos de Saraiva, e a obra utilizada deverá ter sido *Compêndio de geografia moderna*, que ele deverá ter lido na sua versão francesa, pois refere várias vezes o título em francês.

Para os reinados de D. Afonso V, de D. João II e de D. Manuel I, o autor dá particular destaque às tentativas de outros reinos europeus, nomeadamente Inglaterra, Castela e França, procurarem interferir no comércio que os Portugueses desenvolviam nas terras que iam descobrindo e sobre o qual consideravam que tinham direitos de exclusividade, tanto pelo facto de terem sido os primeiros a chegar lá, mas também porque tinham obtido junto do Papa a confirmação desses direitos. As ameaças à navegação e comércio dos Portugueses passavam pelo envio de navios estrangeiros aos locais onde os Portugueses negociavam e pelos ataques de corsários ao serviço daqueles reinos. Saraiva realça o poder naval que Portugal tinha desenvolvido na época que lhe permitia fazer face a todas essas ameaças. Muitas vezes, a contenção delas era assegurada pelos próprios navios que se dedicavam ao comércio, mas que dispunham de armamento suficiente para repelir os ataques.

Apesar de mostrar exemplos de conflitos com os diferentes reinos acima indicados, o discurso de Frei Francisco dá particular destaque ao caso francês, certamente com o

⁵⁹ Várias páginas adiante, identifica uma edição do próprio texto do navegador veneziano, publicada pela Academia das Ciências de Lisboa.

⁶⁰ João de Barros (c. 1496 – 1570) de origem nobre, desempenhou diversos cargos ao serviço do rei. Deixou vasta obra literária, de onde se destaca as *Décadas da Ásia*, dedicadas à história dos descobrimentos portugueses.

⁶¹ Juan Andrés y Morell (1740 – 1817) foi um padre jesuíta espanhol, que se distinguiu no estudo da história da literatura. A sua obra *Origem, progressos e estado atual de toda a literatura*, foi originalmente publicada em italiano, entre 1782 e 1799, pois o autor refugiara-se em Itália, devido à expulsão dos jesuítas de Espanha. Esta primeira versão estava dividida em sete volumes, tendo Saraiva consultado a parte intitulada: «História de toda a literatura».

⁶² Jean-Baptiste Geneviève Marcellin Bory de Saint-Vincent (1778 – 1846), naturalista e geógrafo francês realizou inúmeras viagens de exploração ao serviço de Napoleão Bonaparte. Esteve em Portugal, integrado no exército de Soult, na Segunda Invasão Francesa. Escreveu um ensaio sobre as Canárias (Ilhas Afortunadas) que Saraiva usou.

⁶³ Garcia de Resende (c. 1470 – 1536) humanista português, de origem nobre, com ligação familiar a André de Resende. Deixou vasta obra publicada, da qual se destaca, para o contexto deste trabalho, a *Crónica de D. João II*, redigida no início da década de 1530.

⁶⁴ Damião de Góis (1502 – 1574) outro humanista português, com importantes ligações internacionais, das quais se destacam a amizade que manteve com Erasmo de Roterdão, facto que lhe acarretou problemas com a Inquisição.

⁶⁵ John Pinkerton (1758 – 1826) historiador e geógrafo escocês. Com particular interesse pelas viagens do passado, descreveu várias delas nos seus textos.

intuito de demonstrar que os navios lusos chegaram aos territórios ultramarinos muito antes dos franceses. Depois de apresentar diversos episódios de disputa entre os dois reinos, coloca uma extensa nota de rodapé, na qual faz um resumo daquilo que foi a política francesa em relação às possessões portuguesas. Nesta nota, que ocupa quase duas páginas, refere as diversas tentativas de os Franceses ocuparem espaços onde os Portugueses se fixaram, para depois explicar que o conseguiram concretizar no período da União Ibérica. Para dar mais força à sua argumentação, começa a referida nota com a opinião de um francês, Voltaire, na qual se realça a falta de interesse dos Franceses pelos assuntos marítimos, numa época em que os Portugueses já sulcavam o Atlântico e o Índico:

Os Francezes, que (segundo diz Voltaire) somente cuidavão em justas, torneios, e amores, quando os Portuguezes, a despeito de opiniões supersticiosamente acreditadas, de tormentas de mar, e de guerras, descobrirão e conquistarão a navegação, e commercio da Asia; logo que virão o caminho aberto, e os interesses, que d'ali vinhão a Portugal, quizerão ter parte nos lucros, e ser nossos rivaes, e então invocarão a liberdade do commercio, que nenhuma nação poderosa deixa de estreitar, e monopolisar.⁶⁶

O discurso de Saraiva seguiu, essencialmente, uma sequência cronológica, começando na Antiguidade e vindo até ao reinado de D. Manuel I. Nas páginas finais, o autor optou por desenvolver dois temas ligados ao mar: o comércio e a pesca, abrangendo diferentes épocas:

De tudo o que até agora temos dito acerca do grande poder naval do nosso reino no século XV, fácil he de ver, que também seria proporcionado o adiantamento das duas artes, que são como criadoras, e ao mesmo tempo subsidiarias da Marinha, quero dizer, o *commercio externo*, e a *pesca*.

Sobre o comércio, debruça-se, detalhadamente, sobre a produção de açúcar, na Madeira e em São Tomé, e fala também do comércio praticado em diversos locais da costa africana, assim como o comércio com outros estados europeus, especialmente nos reinados de D. Afonso V e de D. João II. Nesta parte introduz mais uma fonte: «Navegação de Lisboa a S. Thomé por hum Piloto Portuguez», incluída num volume publicado pela Academia das Ciências, o qual contém diversos relatos de viagens, incluindo o de Cadamosto. No que respeita à pesca, o autor começa por se queixar, mais uma vez, da escassez de informações nos documentos:

Emquanto á pesca: postoque sejam mui escassas as noticias, que a este respeito nos deixarão os antigos, notaremos comtudo algumas de que achámos feita menção, e que servirão de estímulo para novas indagações, a quem for mais feliz, e tiver mais meios para fazel-as do que nós somos, e temos.⁶⁷

Nesta parte segue uma abordagem diferente, identificando diversos locais do litoral português, onde se desenvolviam atividades ligadas à pesca. Mesmo a terminar o texto,

⁶⁶ «Memória...», p. 384.

⁶⁷ *Ibidem*, p. 388.

apresenta mais alguns dados sobre o poder naval no reinado de D. Manuel. Conclui com um breve parágrafo, complementado com uma citação de Camões, que define aquilo que foi a sua principal preocupação ao longo de todo o seu discurso, exaltar os valores pátrios:

Mas tempo he já de darmos fim a este nosso escripto, bem imperfeito na verdade, mas emprendido somente pelo puro amor da patria, e só por elle também recompensado:

Que não he premio vil ser conhecido

Por hum pregão do ninho meu paterno.

(*Lusiadas, cant. 1.º, est. 10.ª*)

Análise e comentários

Expostas as ideias que considerámos mais relevantes, do discurso do autor, vamos apresentar um conjunto de comentários sobre o texto, procurando responder a algumas questões que poderão contribuir para uma melhor compreensão do mesmo. Esta análise e os comentários ao texto servirão igualmente como conclusão deste trabalho.

A primeira questão que se pode colocar é saber quais os objetivos do autor para redigir este texto? E a resposta é dada pelo próprio autor, no final do texto: servir a Pátria e realçar os valores nacionais. Para tal, construiu um discurso onde defende a permanência, ao longo dos tempos, de uma ligação estreita dos Portugueses com o mar. E para reforçar este fio condutor, que na sua opinião é uma característica do povo português, ou melhor dos habitantes das regiões litorais da Península Ibérica, faz remontar essa ligação à Antiguidade. Este propósito é identificado pelo próprio autor, logo no primeiro parágrafo da «Memória...».

Abramos parênteses para destacar o facto de Saraiva dar uma especial importância à geografia, enquanto elemento explicativo desta constante relação dos Ibéricos com o mar, ao longo dos tempos. Obviamente, não pretendemos cometer nenhum anacronismo, levando para a época do Cardeal Saraiva um conceito que apenas foi desenvolvido no século xx, mas a abordagem que ele segue denota uma preocupação com a longa duração, definida e explicada por Fernand Braudel.

Encontrada a resposta à questão inicial, surge-nos uma outra, relacionada com ela. Identificados os objetivos, importa perceber se existem algumas motivações especiais, que justifiquem a redação deste texto? Somos de opinião que se podem identificar pelo menos duas grandes motivações, uma de ordem essencialmente interna, a outra de ordem externa.

A vida do Cardeal Saraiva decorreu numa época bastante conturbada da história nacional, tendo ele próprio conhecido os efeitos desse clima de instabilidade, devido a determinadas opções que tomou. Logo na primeira década de Oitocentos ocorreram as Invasões Francesas, que tiveram como consequência a partida da Família Real para o Brasil, assim como diversas instituições do estado. Expulsos os Franceses, com o apoio dos Ingleses, estes últimos assumiram um papel de relevo na vida nacional. Entretanto, ocorreu a revolução liberal e passados alguns anos o reino foi assolado por uma guerra

civil. Todas estas circunstâncias levaram a grandes divisões entre os Portugueses. Nas Invasões Francesas, muita gente opunha-se à presença do invasor, mas existia também muita gente que simpatizava com os ideais associados à França daquela época. Depois existiram correntes contra e outras a favor da presença dos Ingleses em determinados lugares de relevo da vida nacional. Com a revolução as pessoas dividiram-se entre liberais e absolutistas e mesmo dentro destes dois grupos existiam diferentes fações, mais ou menos moderadas. O fim da guerra civil não significou o fim das divisões. Obviamente, a existência de diversidade de opiniões políticas é importante para um funcionamento regular das instituições políticas. Mas no Portugal da época em que Saraiva viveu, essa diversidade estava muitas vezes associada a situações de conflito armado.

Nas condições acima expostas, Frei Francisco procurou afastar este clima de desunião, que tanto prejudicava os interesses nacionais. Esta preocupação permanente do prelado foi notada pelo Marquês de Resende, que fez questão de a deixar expressa na «Introdução» que abre a edição da *Obras Completas* do Cardeal Saraiva:

...darei que o espirito encyclopedico do sábio Cardeal, que abrangia, com uma promptidão extraordinária, todos os conhecimentos, tinha consagrado as suas faculdades e os seus talentos á propagação ou defeza das ideias nobres e humanas da Instrucção Publica, a que elle chamava *Pão d'alma*, e de União de vontades, também inspirada pelo mais puro amor da patria, e que elle, com a mesma energia incisiva de expressoens, dizia, que era tão necessária como a liberdade, pois que, se esta é absolutamente indispensável para que os homens sejam fortes, não é menos certo que, para que elles tenham este vigor intrínseco, é mister que se unam; vindo aqui a proposito as seguintes palavras do nosso grande Orador Vieira: *A desunião n'um edificio é ruina, n'um navio é naufrágio, n'um exercito é derrota, n'um corpo separado da alma é cadaver: e: os mais fortes muros dos Estados não são os de pedras ligadas, mas os de coraçoes unidos.*⁶⁸

Uma nota final para mostrar que por vezes existia realmente uma preocupação, em pôr de lado divergências ideológicas e políticas, quando estava em causa o interesse nacional. É sabido que o Cardeal Saraiva e o Visconde de Santarém defendiam ideais políticos completamente antagónicos. O primeiro foi um acérrimo defensor do liberalismo, o que lhe causou dissabores em diferentes momentos, quando a corrente liberal esteve afastada do poder. Por seu lado, o Visconde foi sempre um miguelista convicto, tendo partido para o exílio, em Paris, quando terminou a Guerra Civil, com a capitulação dos absolutistas. No entanto, ambos foram membros ativos da Associação Marítima e Colonial e colaboradores assíduos do periódico publicado por esta agremiação, defendendo a prioridade dos descobrimentos portugueses, que começava a ser fortemente questionada por diversos setores franceses.

Nos *Anais Marítimos e Coloniais*, periódico da responsabilidade daquela Associação, a memória dos descobrimentos portugueses e a tese da sua prioridade relativamente às navegações de outros povos europeus, ocupava um lugar destacado. Divulgavam-

⁶⁸ Marquês de Resende, «Introdução», Frei Francisco de São Luís (Cardeal Saraiva), *Obras completas*. tomo I, Lisboa, Imprensa Nacional, 1872, pp. V-VI.

-se as posições do Cardeal Saraiva e do Visconde de Santarém a este respeito, da maior relevância para esclarecer o problema, tanto mais que o governo francês vinha apadrinhando a ideia inverídica de que haviam sido os marinheiros franceses de Dieppe os primeiros a alcançar a costa ocidental africana no século XV.⁶⁹

A transcrição anterior introduz-nos a motivação externa, a qual, como se disse, está relacionada com a necessidade de afirmar a prioridade dos Portugueses no processo de descobrimentos marítimos, no Atlântico e no Índico, prioridade essa que, em vários locais, estava a ser contestada por diversas nações estrangeiras. Esta motivação encontra-se um pouco «diluída» no texto que analisámos detalhadamente, mas se o mesmo for enquadrado no conjunto de estudos que Saraiva dedicou aos descobrimentos portugueses, percebe-se perfeitamente que este texto serve para reforçar os pontos de vista apresentados nos restantes, dedicados na sua maioria a situações particulares de prioridade.

Observando o tomo V das *Obras Completas* do Cardeal Saraiva, dedicado aos estudos «...sobre as navegações, viagens, descobrimentos e conquistas dos Portugueses...» verifica-se que quase metade das cerca de quatrocentas páginas do mesmo é dedicada ao «Índice Cronológico...» e às «Notas...» que complementam o mesmo. Logo na «Prefação» do «Índice Cronológico...», depois de mais uma vez mencionar a pouca quantidade de documentos sobre alguns dos assuntos que pretende estudar, o autor chama a atenção para a falta de rigor muitas vezes demonstrada pelos autores estrangeiros:

Nos escriptores estrangeiros não ha que procurar neste assumpto, nem a conveniente miudeza e exacção, nem (as mais das vezes) a devida imparcialidade. Omitem factos, e circumstancias substanciaes; alterão datas; errão ou desfigurão nomes; e alguns deixão-se dominar de tão desarrazoado ciúme, que parece que ainda hoje lhe fazem sombra os relevantes serviços, que os Portuguezes fizeram ao mundo naquelles antigos tempos, e o immenso louvor, que por elles merecerão, e lhes he devido. E não se tenha por apaixonado este nosso juizo, porque muito teríamos com que o justificar, se tanto fosse necessário.⁷⁰

Quanto às «Notas...» que surgem após o «Índice Cronológico...», as mesmas servem para esclarecer que são erradas as opiniões de diversos autores estrangeiros que defendem que determinados locais foram descobertos por navegadores de outros países, como é o caso do Congo, que pretensamente teria sido descoberto por Martinho da Boémia; ou as ilhas Léquias, ao largo da China, cujo descobridor teria sido o padre jesuíta francês Gaubil. Apresentam-se apenas estes dois que servem para exemplificar os vários que Saraiva vai «desmontar» com a sua argumentação.

O mesmo tomo contém ainda um texto dedicado aos descobrimentos levados a cabo por iniciativa do Infante D. Henrique; duas memórias sobre as viagens para a Índia, por terra, no reinado de D. João II e outra sobre a viagem de Vasco da Gama; assim como

⁶⁹ Sérgio Campos Matos e Luís Aguiar Santos, «A marinha e a cultura histórica em Portugal: entre tradição e modernidade (séculos XIX e XX)», *Revista de História das Ideias*, volume 29 (2008), pp. 440-441.

⁷⁰ Frei Francisco de São Luís (Cardeal Saraiva), «Índice cronológico das navegações, viagens, descobrimentos, e conquistas dos Portugueses nos países ultramarinos desde o princípio do século XV», *Obras completas*. tomo V, Lisboa, Imprensa Nacional, 1875, p. 49.

duas notas sobre aspetos «morais»: uma sobre o papel dos Portugueses na transmissão de valores morais e civilizacionais junto das populações das terras que iam descobrindo, e outra sobre a origem da escravatura.

Analisando todos os textos acima descritos, nota-se que existem alguns elementos unificadores: todos eles se reportam ao período áureo dos descobrimentos e expansão, iniciado nos primeiros anos do século xv e pretendem demonstrar o pioneirismo dos Portugueses em todos esses processos. No texto que por nós foi analisado com mais detalhe, o autor pretende demonstrar que nada disto aconteceu por acaso, mostrando que esta vocação marítima existe desde a mais remota antiguidade. Dito de outro modo, este texto pretende reforçar a prioridade dos Portugueses, ao defender que existe uma vocação marítima ancestral, que tem como consequência natural o desenvolvimento dos descobrimentos, a partir da centúria de Quatrocentos.

Outra questão que norteou a nossa pesquisa foi procurar identificar as fontes que Saraiva usou para justificar o seu discurso historiográfico. Analisando a abordagem que o autor faz à história, pode considerar-se que a mesma segue de perto aquilo que é um dos pilares fundamentais do positivismo: todas as afirmações devem ser suportadas nas fontes, sendo o documento escrito a fonte por excelência. Mas ele não fica limitado pelas informações das fontes escritas, recorrendo igualmente a dados obtidos em vestígios materiais da atividade humana, ou seja, servindo-se também da arqueologia, embora o uso destes dados seja residual, quando comparado com a informação documental. E, geralmente, usa os vestígios materiais para confirmar, ou reforçar, alguma ideia retirada da bibliografia.

Conforme foi apontado por diversas vezes ao longo do texto, Frei Francisco queixa-se amiúde da falta de informação nas fontes, sobre vários assuntos. Na «Memória», não aponta nenhuma razão particular para este facto, mas fá-lo noutra estudo:

He natural que o prudente e cauteloso segredo, em que os nossos Príncipes, ao principio, reservavão aquellas Memorias e Relações; a perda de muitas dellas nas mãos dos chronistas, ou nos proprios gabinetes dos Príncipes por occasião da sua morte; o descuido de recolher estes e outros documentos ao Archivo geral do reino; a dificuldade de multiplicar as cópias, por não haver ainda a arte typografica, ou por não ter chegado a Portugal, logo nos primeiros annos da sua invenção; he natural, digo, que estas ou outras semelhantes causas produzissem a falta, que depois se experimentou, logo que se quiz escrever em corpo de historia a serie de nossas emprezas ultramarinas.⁷¹

A parte inicial desta explicação serviu para que Saraiva fosse considerado como o criador da tese da «política de sigilo». Mais adiante voltaremos a este assunto. Agora iremos analisar as obras que serviram de base aos estudos de Saraiva, especialmente àquele que estudámos com maior detalhe. Em primeiro lugar, a quantidade generosa de documentos analisados. Apesar de desejar, obviamente, dispor de mais documentos, para esclarecer melhor determinados assuntos, Saraiva serviu-se de um elevado número de

⁷¹ *Ibidem*, p. 48.

obras para desenvolver e justificar o seu raciocínio. E que tipo de obras? Podemos dizer que ele se serviu de praticamente de todos os textos disponíveis, e que conhecia, para cada um dos períodos. Utilizou crónicas, compilações de documentos, algumas delas resultantes de pesquisa em arquivos, levada a cabo durante décadas, por aqueles que organizaram estas obras monumentais. Na sua maior parte, os textos que usou são mais ou menos contemporâneos dos acontecimentos neles narrados. Certamente, tal acontece porque na sua época também não existiriam muitos trabalhos de análise historiográfica, dedicados a épocas passadas. Os poucos estudos que consultou, sobre Portugal, são de origem estrangeira.

Uma última questão: quais os principais contributos de Saraiva para a história dos descobrimentos e expansão? Na nossa opinião, foi o primeiro autor que sistematicamente analisou as principais fontes conhecidas sobre história dos descobrimentos. Conforme já aqui foi dito, tinha um objetivo muito concreto, que era contestar a prioridade que diversos povos estrangeiros, especialmente os Franceses, reclamavam, no descobrimento de diversas terras. A sua historiografia tem um cunho vincadamente nacionalista, que o próprio assume.

A ele é atribuída a defesa de algumas ideias emblemáticas da história da Marinha, sendo algumas delas questionáveis nos dias de hoje, como as façanhas de D. Fuas Roupinho, a Escola de Sagres e a ideia de que D. Henrique tinha gizado um plano para atingir a Índia por mar ou ainda a já mencionada política de sigilo. Note-se que com exceção desta última, cuja génese é atribuída a Saraiva, as outras ideias contavam com outros defensores e surgiam em vários textos, alguns deles bastante anteriores à sua época, servindo estes como suporte às ideias que defende.

Retomemos a questão da política de sigilo. Trata-se de uma teoria que explica a ausência de documentação, sobre determinados temas relacionados com os descobrimentos, devido a uma intenção propositada de manter essa documentação em segredo, o que conduziu ao seu desaparecimento. Esta tese teve em Jaime Cortesão o seu principal defensor, tendo sido contestada por diversos estudiosos dos descobrimentos, como Duarte Leite ou Luís de Albuquerque, entre outros. Note-se que Saraiva avança com diversas outras explicações para a falta de documentação. Um estudo bastante detalhado sobre este assunto foi realizado por Contente Domingues⁷².

Sintetizando, o Cardeal Saraiva dedicou diversos estudos à questão dos descobrimentos e expansão levados a cabo pelos Portugueses a partir do século xv. O seu intento é acima de tudo destacar a prioridade lusa, em relação a outros povos europeus. Para reforçar o seu ponto de vista, explica que a Marinha portuguesa não nasceu espontaneamente com a tomada de Ceuta, sendo resultado de um processo de edificação ao longo dos séculos. Realça os contributos dos reinados imediatamente anteriores a D. João I, especialmente a partir de D. Dinis e do contrato com Pessanha, No entanto, vai buscar à Antiguidade as raízes da ligação dos Portugueses com o Mar, podendo afirmar-se que considera que existe uma vocação marítima natural dentro do povo português.

⁷² Francisco Contente Domingues, *Colombo e a política de sigilo na historiografia portuguesa*, Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1992.

O MAR NA MITOLOGIA CELTA

Angélica Varandas

O mar é um elemento central na mitologia dos povos celtas que ocuparam grande parte da Europa a partir do 3º milénio a.C. Em algumas destas zonas, a presença céltica foi tão marcante que deu origem a línguas faladas ainda hoje nos respectivos territórios. Essas zonas são actualmente conhecidas como nações celtas e são seis: a Escócia (gaélico escocês), a Irlanda (gaélico irlandês), o País de Gales (galês), a Ilha de Man (manx ou manês), a Cornualha (Córnic) e a Bretanha francesa (bretão). Os Celtas deixaram também um importante legado cultural na Península Ibérica, embora não tenha aí sobrevivido nenhuma língua celta.

Está hoje provado que os Celtas ocuparam praticamente todo o território português. Mais, existem ainda investigadores que, contrariamente à ideia de que os Celtas terão tido a sua origem na Europa Central, e daí terão partido para França e para as Ilhas Britânicas, defendem que é na Península Ibérica que se encontram as suas mais remotas raízes. De acordo com alguns estudos genéticos iniciados por Dan Bradley, em 2004, a que foram dando continuidade outros investigadores, como Brian Sykes e Stephen Oppenheimer, em 2006, foi em Portugal e em Espanha que se refugiaram vários grupos celtas aquando da última Idade do Gelo e que daí partiram posteriormente, entre 4000 e 5000 a.C., para o norte da Europa, incluindo as Ilhas Britânicas.¹

De acordo com o *Lebor Gabála Éirenn* (*O Livro das Invasões da Irlanda*), uma colecção de textos que sobreviveu em mais de uma dezena de manuscritos, dos quais o mais antigo data do séc. XII (*The Book of Leinster* – c. 1150), os Goidélicos, ou seja, a primeira vaga de Celtas que ocupou a Irlanda, provêm da Península Ibérica.

Outra questão a considerar antes da nossa reflexão sobre o mar prende-se com o facto de muitos historiadores rejeitarem a palavra “celta”, defendendo que essa é uma criação do século XVIII e que o que existiria na Idade do Ferro seriam várias tribos que falariam línguas aparentadas, não sendo, no entanto, a afinidade linguística suficiente para poderem ser consideradas um só povo, ou seja, para se poder sustentar uma identidade comum. Esta assumpção não está, todavia, completamente correcta. Os Romanos nomeavam as várias tribos gaulesas como *Celtae*, embora não tenham utilizado o termo para referir as tribos das Ilhas Britânicas, e, antes dos Romanos, já os próprios Gregos, com os quais os Celtas mantinham relações comerciais, os apelidavam de *Keltoi*. Para além disso, os Gauleses também se referiam a si próprios como Celtas, bem como outras tribos Celtas que se identificavam como tal.

Para além disso, estes povos não partilhavam apenas a língua, mas também as mesmas crenças religiosas, os mesmos costumes, o mesmo tipo de armas e de vestuário,

¹ Outra teoria aponta o norte da Península como a zona de origem dos celtas, com base na afirmação de Heródoto de que os celtas vinham da Ibéria.

os mesmos valores sociais e políticos. Daí que defendamos sempre a utilização da palavra “celta” para aludir ao conjunto destes povos.

Os Celtas não deixaram registos escritos, uma vez que não praticavam a escrita. Possuíam um alfabeto, o *Ogham*, mas este era utilizado para fins limitados, como a inscrição de pequenos textos na orla de pedaços de pedra, madeira ou osso. Deste modo, o que deles sabemos surge por via indirecta por intermédio de autores gregos e romanos, como Estrabão, Diodoro da Sicília, Ptolemeu, Tito Lívio, Plínio ou Júlio César. Devido a estes autores, entre muitos outros, conhecemos hoje alguns dos costumes e organização social dos Celtas que a arqueologia veio também confirmar. No entanto, estas informações textuais sobre os Celtas, oriundas do período clássico, são pouco extensas e fragmentadas, tal como são escassas as inscrições do período galo-romano, entre as quais se destacam a tabuleta de Chamalières, descoberta em França em 1971; a tabuleta de Larzac, descoberta, também em França, um pouco mais tarde, em 1983; e o calendário de Coligny, um calendário celta do séc. II, em língua gaulesa com escrita cursiva de origem latina.²

Assim, no que diz respeito a fontes escritas, são os textos insulares, produzidos na Irlanda e no País de Gales durante o período medieval, muito depois dessas zonas terem sido habitadas pelo Celtas pagãos, aqueles que fornecem uma informação mais detalhada sobre a cultura destes povos, incluindo a sua mitologia.

Os manuscritos Irlandeses que contêm as narrativas mitológicas dos Celtas encontram-se escritos em prosa, uma vez que a poesia estava reservada à divulgação da tradição sagrada cristã. Foram produzidos já em período cristão, pelos *filib* (poetas) cristianizados, sendo o mais antigo o *Lebhor na hUidre* ou *Livro de Dun Cow*, compilado antes de 1106. Quanto aos textos galeses, estes encontram-se registados maioritariamente em dois manuscritos do séc. XIV: *O Livro Branco de Rhydderch* e o *Livro Vermelho de Hergest*. Destes manuscritos se conclui que a mitologia dos antigos irlandeses possui muitas afinidades com a dos antigos Galeses, existindo entre ambos um património mitológico comum. É pois nestas fontes insulares que nos basearemos para abordar a centralidade do mar na mitologia celta.

Porém, para a melhor a entendermos é ainda necessário partir de mais dois pressupostos. O primeiro prende-se com o próprio estatuto das divindades: a grande maioria dos deuses e deusas celtas não conheceu um culto alargado nas zonas outrora habitadas por esses povos. Embora haja deuses e deusas celtas com culto reconhecido pelos Romanos, como Epona, Brigit e Lugh, muitos dos deuses eram divindades locais, associados a lugares particulares, a certos rios, montes, rios, bosques ou vales. Para além disso, cada tribo tinha um padroeiro específico, pelo que são poucos os deuses com culto reconhecido por toda a Grã-Bretanha. Alguns deles, para além do mais, só surgem referidos nos textos narrativos, sem que deles tenhamos mais qualquer tipo de informação.

² Ambas as tabuletas estão escritas em gaulês com letras latinas e os textos nelas contidos são maldições de carácter mágico. A tabuleta de Chamalières data do período júlio-claudiano (entre 27 a.C. e 68 d.C.) e nela se invoca o deus celta Maponus. A tabuleta de Larzac data de cerca do ano 100 e parece provir de uma confraria de feiteceiras.

O segundo pressuposto refere-se a um princípio fundamental que constitui uma pedra basilar da mitologia destes povos. Para os Celtas, a existência era um contínuo que ligava toda a natureza num movimento cíclico de morte e renascimento visível no ciclo das estações. Toda a natureza possuía uma dimensão sagrada, em particular a terra (os montes) e a água (mar, rios, lagos). Na Irlanda, os Sídhe, ou fadas, eram considerados o povo dos montes. As águas eram também elas sagradas. As línguas celtas deixaram na língua inglesa palavras relacionadas com esses dois elementos, como, por exemplo, os topónimos que integram o item *tor*, que significa “monte” ou os nomes dos rios Thames, Avon, Exe, Dusk e Wye.

Entre os Celtas, a água simbolizava, acima de tudo, as forças da vida, assegurando o bem estar dos seres, uma vez que era encarada como fonte de cura das doenças. Rios, lagos e nascentes eram presididos por divindades marinhas, sobretudo, deusas, que garantiam a qualidade curativa das águas e davam testemunho do poder fecundo e regenerador da Terra-Mãe. À água subjaz assim a ideia de renascimento: as águas permitem a dissolução do corpo doente e um novo nascimento do corpo recém sarado. Por isso, os Celtas faziam oferendas às águas para propiciar estas deusas. Estas deusas marinhas eram ainda símbolos privilegiados de soberania porque representavam a Terra-Mãe e, logo, o território, concedendo aos campeões e heróis por elas escolhidos o direito de governar a terra em paz, prosperidade e abundância. Na impossibilidade de explorarmos aqui o simbolismo associado às águas dos rios, lagos e nascentes de água doce, centremo-nos então nas águas do mar.

O mar é encarado com reverência e fascínio pelos Celtas. Tomemos como exemplo o caso da Irlanda: o facto de ser uma ilha, inacessível por mar a muitos povos que a pretenderam conquistar, como os Romanos, por exemplo, determinou muito do que o mar simboliza na mitologia dos Celtas que nela habitaram. O seu isolamento contribuiu ainda, de forma decisiva, para a importância que nela assume a ilha como espaço excepcional associado ao Outro Mundo, à magia e ao motivo da viagem, como veremos.

Para os antigos Celtas irlandeses, o mar constitui, por um lado, um elemento de proteção dos seus habitantes e, por outro, um elemento de punição e de castigo. Estas duas facetas reúnem-se no motivo da “nona onda” presente em alguns textos mitológicos e no *Lebor Gabála Éirenn*. Aí se afirma que a Irlanda foi invadida por seis raças diferentes, sendo as três primeiras descendentes de Noé que se instalaram na ilha após o Dilúvio. A Irlanda é, pois, a terra da redenção que acolhe parte da população pós-diluviana. O próprio texto descreve a Irlanda como semelhante ao Jardim do Éden, quer pela sua natureza, quer pela sua posição geográfica. A quinta raça a chegar à Irlanda foi a dos Tuatha De Danann, a tribo da deusa Ana, Dana ou Danu, os antepassados míticos dos Irlandeses, isto é, os seus deuses, habitantes do Outro Mundo, cujas histórias conhecemos devido aos manuscritos que contêm as lendas dos Celtas da Irlanda antiga e que foram compiladas no período medieval. Estes deuses são, por fim, afastados pelos descendentes de Goidel Glas, os Goidélicos, a última raça invasora do país, também conhecidos como o povo de Míl ou os Milesianos pelo facto de terem sido chefiados por Míl Espaine (mais provavelmente um título do que um nome, pois a expressão significa “soldado de Espa-

na”), oriundo do Norte da Península Ibérica. Os Milesianos são assim os actuais irlandeses e, com a sua chegada, os Tuatha De Danann refugiam-se no mundo subterrâneo, passando a habitar os montes ocios da Irlanda conhecidos como *Síd*, transformando-se no povo dos Sídhe que os ingleses conhecem como *fairies* (as fadas).

Estas raças chegam então ao país vindas de lá da nona onda, que marca os limites da terra indígena, para além da qual se situavam as terras estrangeiras. Era ainda para lá da nona onda que eram exilados os criminosos, condenados a vaguear no mar sem qualquer tipo de alimento, muitas vezes em barcos sem remos ou velas. Este motivo comum a vários textos irlandeses revela como o mar é sinónimo de invólucro protector da ilha e, ao mesmo tempo, lugar de punição para além dos limites que os olhos alcançam. De facto, o mar até à nona onda representa o espaço conhecido, civilizado, que faz parte integrante do território e dele não se distingue. Este mar costeiro simboliza o isolamento do território e, logo, a protecção do país e das suas populações. A conotação positiva deste mar prende-se ainda com o facto de o número três ser sagrado entre os Celtas, pelo que a partir da nona onda ($9 = 3 \times 3$), se acede a um mar perigoso. Depois dessa fronteira, situa-se o mar aberto que, se por um lado, é o mar do desconhecido, do castigo e do exílio, por outro, é também o mar das ilhas afortunadas de onde vêm os deuses, logo constituindo uma via de acesso privilegiado a esse Outro Mundo mágico e mítico.

Mais do que qualquer outro povo, os Celtas acarinhavam a ideia de Outro Mundo, um lugar tão real quanto o mundo por eles habitado. O Outro Mundo dos Celtas não é o mundo dos mortos como o Hades da mitologia clássica, embora acolha as almas daqueles que partem desta vida. É sobretudo o lugar da eternidade, escondido sob os montes ou debaixo das águas do mar, coberto pela bruma, que se deixa avistar apenas aos escolhidos. É o mundo dos espíritos, sim, mas sobretudo dos deuses e de todas as criaturas mágicas. Encontra-se separado do nosso apenas por um véu muito fino, pelo que se deixa por vezes entrever, como as ilhas que aparecem e desaparecem misteriosamente, existindo um dia em que esse véu se dissipa e os dois mundos – o natural e o sobrenatural – se tocam e o contacto entre mortais, deuses e espíritos ocorre. Esse dia tem o nome de *Samain* e celebrava-se a 1 de Novembro, o primeiro dia do ano e o início do Inverno entre os Celtas, com grandes festividades. A sua cristianização dará origem ao Dia de Todos os Santos e, a nível da tradição popular, ao *Halloween*.

Uma das localizações privilegiadas deste Outro Mundo situa-se perto da costa ou nas ilhas mais a oeste. Assim, são muitos aqueles que se aventuram mar adentro na busca destas ilhas encantadas dispersas pelo oceano onde o tempo não se rege por leis humanas e onde não há velhice nem tristeza. Nestes pedaços do paraíso terrestre é possível alcançar a eternidade e todos os bens que se lhe encontram associados: alegria, beleza, saúde e juventude. Na mitologia celta, estas ilhas são conhecidas por muitos nomes:

- *Tír na nÓg*, Terra da Eterna Juventude;
- *Tír Tairrngire*, Terra Prometida;
- *Tír fo Thuinn*, Terra sob as Ondas;
- *Mag Mór*, Grande Planície;

- *Tir na mBéo*, Terra dos Vivos;
- *Mag Mell*, Terra do Prazer.

Todas elas se encontram na origem do mito de Avalon e do próprio motivo da viagem que irá encontrar na Idade Média a sua formulação estética mais complexa e elaborada por intermédio da Demanda do Santo Graal.

Estas ilhas não estão, obviamente, cartografadas. São lugares míticos, referidos nas narrativas mitológicas. Existe, porém, uma ilha misteriosa, situada na mesma latitude da Irlanda, que começou a surgir nos mapas medievais a partir de 1325, momento em que o cartógrafo genovês Angelino Dalorto a situou a oeste da Irlanda. Referimo-nos a Hy Brasil, um paraíso terrestre, que esconde esplêndidos castelos com torres de ouro e onde habita um povo rico que não sofre as maleitas da doença nem conhece a morte. Esta ilha, de acordo com a tradição irlandesa que provavelmente se encontra na sua origem, situa-se ou debaixo das águas do oceano ou envolta num denso nevoeiro apenas se deixando entrever em cada sete anos.

Mas não são apenas os humanos que procuram com fascínio as ilhas do Outro Mundo, aventurando-se nos domínios do mar. Por vezes, são também os seus habitantes, sobretudo deusas e ninfas marinhas, que se enamoram dos homens e os levam consigo para essas ilhas distantes para viverem um amor eterno. Nos mitos celtas, grande parte destas ilhas é presidida por divindades femininas associadas às águas, o que terá dado origem à lenda da Dama de Avalon, no mito arturiano, e encontra paralelo no motivo da ilha habitada por mulheres, que concedem aos mortais a dádiva de um amor imperecível e perfeito, refúgio dos marinheiros cansados da viagem, motivo esse imortalizado por Camões no episódio da Ilha dos Amores.

A divindade que governa este mar povoado destas ilhas afortunadas é Manannán, sendo a sua ilha de eleição e lar preferencial *Emain Abblach*, cujo nome significa “Emain das Maças”. Esta ilha, que se encontra associada à Ilha de Man, constitui um protótipo do que viria a ser a ilha de Avalon, também ela relacionada com esse fruto. Daí percorre o seu território num barco, que não necessita de velas, ou no seu cavalo *Enbarr*, que galopa sobre as águas do mar. É muitas vezes descrito como um guerreiro belo, de aspecto nobre, que domina as artes da ilusão e da magia. Possui, por exemplo, um manto que capta a luz e se reveste de muitas cores, tal como o mar e, tal como o mar, pode mudar o destino dos homens, o que Manannán consegue com uma sacudidela deste manto.³

Apesar de não ser originalmente um deus, Manannán é filho do deus Lir, cujo nome constitui a forma da palavra em Irlandês antigo, *ler*, que significa precisamente “mar”. Assim, o nome de Manannán quer dizer “filho do mar”.⁴ Estes dois deuses, senhores do mar, que partilham de características com Poseidon e Neptuno, podem estar na origem de outros dois deuses da tradição galesa, nomeadamente Llyr e seu filho Manawydan.

³ Manannán não é considerado uma divindade nos primeiros textos irlandeses, mas é posteriormente integrado no grupo dos deuses da Irlanda, os Tuatha De Dannan, ou a tribo da deusa Dana, a quinta raça invasora do país.

⁴ Alguns críticos sustentam que a sua figura dará origem ao rei Lear, imortalizado por Shakespeare na peça *King Lear*.

As lendas associadas a Manannán evidenciam como o mar era encarado pelos antigos Celtas irlandeses: o mar que rodeava a ilha protegia-a de todos os perigos. Assim, Manannán é o protector da Irlanda, envolvendo-a com o seu elemento – as águas salgadas – que ele guarda e vigia constantemente.

Para além de Manannán, há várias figuras dos contos mitológicos celtas que vêm do mar ou a quem o mar curou ou regenerou, como Dylan, filho de Arianrod que, recém-nascido começou a nadar como se fosse um peixe, tomando o nome de Dylan Eil Ton ou “Dylan, filho das ondas”. Também Taliesin é abandonado à nascença à sorte das ondas marinhas, sendo depois encontrado por um pescador que o criou até ele se tornar no mais importante e famoso bardo do País de Gales, a quem voltaremos a fazer referência.

O mar potencia ainda o sentido de viagem, constituindo-se como um dos lugares privilegiados de busca e de experiência. Para os Celtas, o mar é o espaço da iniciação espiritual onde se arriscam os bem aventurados que passam a domar as águas tempestuosas. É natural que assim seja quando a Irlanda e a Escócia foram o centro do monaquismo celta a partir do momento em que São Collum Cille ou São Columbano, nascido na Irlanda, no século VI, partiu de Iona, na Escócia, para espalhar o cristianismo entre os Pictos e, posteriormente, um pouco por toda a Europa. De facto, Iona constituiu uma importante escola de missionários que divulgaram o cristianismo celta por várias partes do mundo. Foi dos mais importantes centros monásticos medievais e ponto fulcral do conhecimento medieval que levou primeiro à fundação de outros mosteiros, como Kells e Lindisfarne, e depois a toda uma rede monástica que foi responsável pela manutenção do cristianismo e da fé na Europa durante as invasões bárbaras. Este facto terá certamente contribuído para a produção de várias narrativas sobre o mar, sobre viagens marítimas e sobre a demanda pelas ilhas afortunadas onde se situa o Outro Mundo. A sua abundância na Irlanda medieval originou o seu agrupamento em dois géneros narrativos distintos: os *echtraí* ou expedições e os *immrama* ou navegações. Destes salientamos a *A Viagem de Bran, filho de Febal* (*Imram Braínn mac Febal*), fonte da *Navigatio Brendani* ou *Navegação de S. Brandão*, escrita em latim já no período cristão, que viria a provocar uma influência considerável na literatura da Idade Média.

Este conto remonta possivelmente a finais do século VII e constitui, por essa razão, um dos mais antigos contos irlandeses. Nele se narra como Bran é atraído até ao Outro Mundo das ilhas perdidas no mar por uma mulher portadora de um ramo de prata de uma macieira da ilha de Emne, um mundo encantado onde viviam os cavalos marinhos de Manannán Mac Lir e onde tudo era alegre, belo e perene. Após dois dias e duas noites a navegar no oceano, Bran avista Manannán a cavalgar o seu carro sobre as ondas e, sentindo-se satisfeito, procura voltar à Irlanda numa viagem de regresso que o leva a passar por várias ilhas. Entre essas, destacamos a Ilha das Mulheres onde o navegador é acolhido por centenas de anos sem contudo envelhecer um só dia. Quando, finalmente, chega ao país natal, Bran percebe que, se tocar com os pés o solo irlandês, todos os muitos anos decorridos se abaterão sobre si, transformando-o em cinzas. Resta-lhe pois permanecer dentro do barco e viver para sempre ao sabor das ondas onde ainda vagueia hoje em dia. Neste conto paradigmático das narrativas mitológicas irlandesas verificamos, assim,

como, para os Celtas, o mar se assume como a dimensão do mito e da lenda, o lugar da viagem e da demanda, para o qual se parte por intermédio de um convite feminino e onde decorre a eternidade. É ainda o local das ilhas, algumas deles referidas às maçãs, como aqui acontece.

O grande mar encerra ainda tesouros inimagináveis, escondidos ou em cidades submarinas ou em grutas recônditas. No *Lebor Gabala Érenn*, referem-se os quatro tesouros dos Tuatha De Danaan, trazidos de quatro cidades nas ilhas a norte do mundo onde estes deuses aprenderam as suas artes mágicas. Da última cidade, Murias, veio o caldeirão de O Dagda, um dos mais importantes deuses dos contos mitológicos da Irlanda, como se afirma no conto *A Batalha de Moytura*. Uma vez que a palavra *murias* deriva de *muir*, “mar”, este caldeirão terá provindo das águas do próprio oceano. Possui uma afinidade clara com outros caldeirões da mitologia celta, estes da tradição galesa, entre os quais:

- o caldeirão de Dyrnwch, o gigante, um dos Treze Tesouros da Ilha da Britânia que não coze a comida de homens cobardes.
- o caldeirão de Bendigeid Vran, o Abençoado, surgido das águas, que voltava a dar vida aos homens abatidos em combate.
- o caldeirão de Caridwen, a bruxa, contendo a poção da Inteligência e da Ciência que atribui ao bardo galês Taliesin todos os seus dons proféticos e adivinhatórios.
- o caldeirão de Annwn, cravejado de pedras preciosas e guardado por nove virgens, que também não cozinha a comida de cobardes, demandado por Artur e os seus homens numa perigosa expedição no barco *Pridwen* até à ilha encantada onde se encontra.

Todos estes caldeirões marinhos, centrais na mitologia dos Celtas irlandeses e galeses, encontram-se assim associados à ideia de regeneração e renascimento, propriedades essas que, como vimos, são inerentes ao próprio estatuto da água, quer doce quer salgada, enquanto elemento matricial e fonte regeneradora de vida. No caldeirão de Gundestrup, fabricado na Gália entre II e I a.C. e transportado para a Dinamarca onde é descoberto em 1880, observamos como um homem (um guerreiro?) é lançado para um vaso com água: uma alusão ao caldeirão de regeneração que faz retornar à vida os heróis mortos em combate? Um ritual sacrificial de regeneração?

É também do mar que podem ter advindo outras das propriedades mágicas destes caldeirões, nomeadamente a sua articulação com o conhecimento e a sabedoria. As águas ondulantes são ainda o espaço do mito e da magia, como também já aqui referimos: os dons da inspiração profética e poética são adquiridos ao provar a poção cozinhada dentro deste caldeirão, do mesmo modo que, para os Celtas, as artes mágicas são adquiridas em mar alto, nas ilhas do oceano.

Estes caldeirões não cozinham a comida de homens cobardes, pelo que representam ainda a bravura de reis e guerreiros, aspecto marcante do imaginário celta no qual o heroísmo é fonte de renome e, logo, de imortalidade. Para além disso, estes homens necessitam de toda a sua coragem para enfrentar o mar, prosseguir a viagem marítima e descobrir os tesouros marinhos, como os próprios caldeirões.

O mar é, por fim, o meio arquetípico da viagem no seu sentido de demanda. O caldeirão escondido nas ilhas do oceano, simbolizando a sabedoria, a regeneração e a coragem guerreira, constitui o objecto mágico sem o qual o rei não pode administrar o seu reino nem governar as suas gentes. Tal como acontecerá com o Graal, o cálice sagrado da tradição arturiana que encontra no caldeirão mágico dos Celtas a sua origem mais remota, este caldeirão legitima a linhagem do rei, garantindo que ele possa governar em paz, prosperidade e abundância.

Não queremos terminar esta breve reflexão sobre o mar na mitologia dos Celtas sem uma breve referência, também ela breve, às criaturas marinhas da sua tradição. Sabemos que o grande *Okeanus* é, por excelência, o mar dos monstros. No imaginário celta, todavia, devido à sua singularidade, não encontramos monstros marinhos, medonhos e fatais, à escala de, por exemplo, Cila e Caribdis, da tradição grega. Entre os Celtas, as criaturas marinhas, embora possam causar algum perigo, possuem também características benignas, sendo portadoras de dádivas, o que se articula com o simbolismo deste mar que temos vindo a explorar. Entre elas, destacamos as *selkies* e as *merrows*, cujas origens se perdem no mundo do mito.

As *selkies* são criaturas gentis que, durante o dia, assumem a forma de focas, mas que, durante a noite, se revelam como mulheres. Ao anoitecer, surgem do meio das ondas, abandonam as suas peles animais e dirigem-se para a praia onde se divertem sob forma humana. Se um homem as conseguir capturar nesse instante, tornam-se companheiras preciosas que trazem riqueza e prosperidade às suas famílias. No entanto, o seu amor pelo mar pode levá-las a passar horas em cima de penhascos sobre a água ou junto à costa, meditando e cantando canções melodiosas. Se um pescador casado com uma *selkie* se perde no mar, esta canta até guiar o marido até casa. É ainda necessário que o homem que apanhe uma *selkie* esconda a sua pele de foca, pois se ela a encontrar volta a transformar-se em foca e regressa ao mar de onde veio. Não esquece, contudo, o marido e os filhos e nada perto da costa para os poder vigiar.

As *Merrows* vivem em grutas submarinas na Terra Debaixo das Ondas e são como sereias, pois possuem uma forma humana, feminina e graciosa da cintura para cima, e têm cauda de peixe e membranas entre os dedos. Na Irlanda, são conhecidas como *moruadh* ou “mulher do mar” (*muir* significa “mar” e *oigh* significa “donzela”). Vestem roupas brancas como a espuma do mar debruadas de algas marinhas. Também existem *merrows* masculinos, que, como elas, usam um chapéu vermelho. Mas não é com os *merrows* que elas procuram os seus amantes, talvez porque esses pouco devam à beleza. Têm o corpo coberto de escamas verdes, sendo ainda verdes o cabelo e os dentes. O nariz, esse, é vermelho devido às muitas garrafas de whiskey e brandy que encontram no mar. Deste modo, as *merrows* preferem procurar o amor em braços humanos, que atraem para as rochas. Quando os barcos delas se aproximam, mergulham nas águas com uma gargalhada e fazem desencadear uma tempestade que afunda a embarcação. Por isso, se diz que um pescador que se perdeu no mar casou com uma *merrow*.

Em terra, contudo, são gentis, tímidas e submissas. Aquele que conseguir capturar uma *merrow*, o que também é possível se conseguir apanhar o seu chapéu vermelho ou

o seu manto, ela esquecerá a vida marinha e casará com ele, sendo uma esposa fiel e obediente. Mas não será feliz. Se encontrar o chapéu e o colocar na cabeça, recordar-se-á do passado e regressará ao mar, reassumindo a sua forma e esquecendo para sempre o marido humano e os filhos.

Embora partilhando das características das sereias, tanto as *merrows* como as *selkies* demonstram como, na mitologia dos Celtas, a mulher vinda do mar traz prosperidade e abundância aquele que a ela se unir, estando, assim como as suas congéneres que habitam as águas doces, associadas a poderes da cura e da regeneração.

Podemos, pois, concluir que este mar que banha a Irlanda a oeste era, para os Celtas, um pouco diferente do Atlântico para Europeus e Muçulmanos na Idade Média. Tanto no mundo clássico como no mundo medieval, o *Okeanus* (o Atlântico) delimitava o mundo conhecido, encontrando-se para, além dele, o espaço que acolhia as almas dos que partiam (o que se encontra em sintonia com a ideia do Outro Mundo celta), bem como os monstros, os portentos e as maravilhas. De facto, o oceano Atlântico era lugar de perigo – o “Mar das Trevas”, como lhe chamavam os Muçulmanos – no qual era impossível navegar porque repleto de monstros e atormentado por tempestades.

Em contrapartida, o Atlântico, entre os Celtas, embora também encerrando os seus perigos, era sobretudo lugar de iniciação e revelação, encontrando-se ainda associado a ideais de cura e regeneração, imortalidade, abundância e sabedoria. Estes ideais manifestam-se no simbolismo marinho, a nosso ver, devido a dois factores fundamentais:

- 1) à própria idiosincrasia da mitologia celta para a qual toda a natureza era sagrada, em particular os montes e as águas, estando a figura feminina, enquanto representante mítica da Terra-Mãe e da soberania sobre o território, no centro dessa sacralidade. Portadoras de fertilidade, paz, prosperidade e riqueza, estas deusas encontram-se, como vimos, identificadas com as águas, contribuindo para que estas partilhem das suas características benéficas. Mais, não encontramos nos mitos dos Celtas uma preocupação em explicar as origens do mundo ou o seu fim. A existência é um contínuo, um eterno retorno de vida, morte e renascimento, patente na natureza e no ciclo das estações. Não há pois lugar neste imaginário para as trevas ou o abismo, pelo que o simbolismo do mar vem ao encontro desta visão mítica do mundo.
- 2) às características do cristianismo celta, único em toda a Europa. Na Irlanda, por exemplo, os Celtas não tiveram contacto com a romanização, tendo sido cristianizados apenas no século V, por S. Patrício, que, de modo pacífico, adaptou os mitos pagãos ao novo imaginário cristão. Mais do que noutros países que conheceram também a presença celta, na Irlanda, todo este imaginário permaneceu quase intocado durante muito tempo. Para além disso, o cristianismo celta manteve o mesmo amor pela natureza, pela poesia e pela arte já patente nos mitos pagãos. A ênfase que nele se atribuía à missão e evangelização levou os monges celtas a atrever-se a domar as ondas do mar salgado, tendo sido eles, na verdade, ainda antes dos Vikings, a abrir novos caminhos marítimos

desde muito cedo. Participaram assim decisivamente para atribuir ao mar uma dimensão sagrada, espaço dos bem aventurados, libertando-o de uma dimensão portentosa ou tenebrosa. Assim, no imaginário celta de origem pagã, mas transmitido às gerações futuras por via cristã, o mar, em vez de ser o lugar do perigo, do caos e da desordem, dos monstros e dos medos, constitui, acima de tudo, o espaço privilegiado do sagrado.

Bibliografia:

- Gantz, Jeffrey, *The Mabinogion*, Harmondsworth, Penguin Books, 1967.
- Gantz, Jeffrey, *Early Irish Myths and Sagas*, Harmondsworth, Penguin Books, 1981.
- Mackillop, James, *Oxford Dictionary of Celtic Mythology*, Oxford, OUP, 1998.
- Matthews, Cáitlín, *The Celtic Tradition*, Shaftesbury, HarperCollins, 1989.
- Matthews, Cáitlín, *The Elements of the Celtic Tradition*, Shaftesbury, Element, 1989.
- Matthews, John and Cáitlín, *The Encyclopaedia of Celtic Myth and Legend*, Guilford, The Lyons Press, 2004.
- Nascimento, Aires, “Navigatio Brendani: aventura e circularidade” in *A Imagem do Mundo na Idade Média*, Helder Godinho (org.), Lisboa, Ministério da Educação, 1992, pp. 215-223.
- Nascimento, Aires, *Navegação de S. Brandão nas Fontes Medievais Portuguesas*, Lisboa, Colibri, 1998.
- Oppenheimer, Stephen, *The Origins of the British*, London, Robinson Press, 2006.
- Sykes, Brian, *Blood of the Isles*, London, Bantam Press, 2006.
- Varandas, Angélica, *Mitos e Lendas Celtas: Irlanda*, Lisboa, Clássica Editora, 2012.
- Varandas, Angélica, *Mitos e Lendas Celtas: Pais de Gales*, Lisboa, Clássica Editora, 2012.

SUBSÍDIOS PARA UM CANCIONEIRO MEDIEVAL DOS TROVADORES GALEGO-PORTUGUESES DO MAR

João Abel da Fonseca

I – Introdução

Na 2ª Sessão Plenária do Centro de Estudos de Marinha, realizada a 25 de Novembro de 1970, Virgínia Rau seria eleita Presidente da Secção de História Marítima e Vice-Presidente do Centro. Na Sessão Solene que se seguiu destacamos da Acta respectiva, nas palavras da distinta académica, o seguinte trecho:

“Tudo ponho ao serviço do nosso Centro de Estudos de Marinha e dos seus empreendimentos. E na minha memória ocorre transmitir os meus sentimentos com aquele jogo verbal medieval *mare-amare*, que serviu de tema a Pay Gomes Charinho para versejar que só a «coita» de amor faz esquecer a «coita» do mar:

Quantos hoj' andam eno mar aqui
coidam que coita no mundo nom há
senom do mar, nem ham outro mal já.
Mais doutra guisa contece hoje a mi:
coita d'amor me faz escaecer
a mui gram coita do mar e tẽer [...]
por maior coita a que faz perder
coita do mar, que faz muitos morrer.

Pois eu discordo do poeta, pois não reconheço qualquer antinomia, muito pelo contrário, no contexto dos vocábulos latinos *mare e amare*”, concluía Virgínia Rau. Podemos, deste modo, com toda a certeza, afirmar que há 47 anos já se falava destas cantigas medievais galego-portuguesas sobre o mar, na instituição que foi a antecessora da Academia de Marinha.

No Brasil e em Portugal comemora-se este ano o 1º Centenário do Nascimento de Celso Cunha (10-Maio-1917), consagrado filólogo brasileiro que dedicou estudos, entre 1945 e 1956, aos *Cancioneiros dos Trovadores do Mar*, nomeadamente, Paio Gomes Charinho, João Zorro e Martim Codax. Em boa hora foram reunidos num volume, com aquele título, publicado pela INCM, em 1999, numa edição preparada por Elsa Gonçalves. André Crabbé Rocha, cujo 1º Centenário do nascimento também tem sido evocado entre nós no corrente ano, dedicou uma comunicação ao *Colóquio Internacional Imagem do Mundo na Idade Média*, intitulada “O Mar na Literatura Portuguesa antes

dos Descobrimentos”, publicada nas respectivas Actas pelo ICALP (Lisboa, 1992, pp. 253-259), onde estudou as cantigas dos supracitados trovadores, bem como de alguns outros, como: Gonçalo Anes do Vinhal; João Servando; Juião Bolseiro; Pero Garcia de Ambroa e Mendinho. Em finais de 1994, pelas Edições *Colibri*, foi dada à estampa a obra de António Resende de Oliveira, *DEPOIS DO ESPECTÁCULO TROVADORESCO. A estrutura dos cancioneiros peninsulares e as recolhas dos séculos XIII e XIV*, fruto do que havia consistido a tese de doutoramento do autor sobre os cancioneiros trovadorescos galego-portugueses.

Em 2009, apresentámos uma pequena comunicação na Academia de Marinha intitulada “O Mar Português antes dos Descobrimentos: do foral à crónica – da hagiografia às cantigas de amigo e de escárnio e maldizer”. Em 2012, por ocasião das comemorações dos 750 anos do nascimento de D. Dinis, realizámos dois novos trabalhos que apresentámos numa sessão cultural da Academia de Marinha e no congresso promovido pela Câmara Municipal de Odivelas, intitulados, respectivamente, “D. Dinis – o «Pai da Pátria»” e “D. Dinis e o Mar”. O gosto e o estudo pelo assunto que hoje aqui nos traz renasceu e não mais deixámos de estar atentos à nova bibliografia afim ao assunto a que ora voltámos: os cancioneiros dos trovadores do mar no âmbito das cantigas medievais galego-portuguesas.

A BNP publicou, em 2016, dois copiosos volumes, sob o título *Cantigas medievais galego-portuguesas*, numa edição coordenada por Graça Videira Lopes e, no mesmo ano, foram dadas ao prelo as Actas do Encontro internacional *DO CANTO À ESCRITA: Novas questões em torno da Lírica Galego-Portuguesa – Nos cem anos do pergaminho Vindel*, numa edição coordenada por Graça Videira Lopes e Manuel Pedro Ferreira, pelo Instituto de Estudos Medievais (IEM) em parceria com o Centro de Estudos de Sociologia e Estética Musical (CESEM) da mesma FCSH-UNL. No início do corrente ano de 2017 saiu a obra *De Roma ata Lixboa. Estudos sobre os cancioneiros galego-portugueses*, 30 artigos de Elsa Gonçalves, compilados numa edição da Real Academia Galega, com o patrocínio da Deputación da Coruña e do Centro de Linguística da Universidade de Lisboa (CLUL).

A consulta das fontes permitiu-nos identificar os trovadores que se dedicaram ao tema mar, *lato sensu*, elevando-se a 65 nomes, num universo que ultrapassa as duas centenas de cantigas. Sem que nos seja possível, no tempo atribuído à apresentação, tecer considerações de pormenor sobre a densa temática em apreço, limitámo-nos à elaboração de uma resenha das entradas por assunto, uma tabela com os nomes dos trovadores elencados e alguns apontamentos sobre as cantigas recolhidas, julgadas mais significativas. O motor de busca associado à obra editada pela BNL tornou-se uma ferramenta indispensável (<http://cantigas.fcsh.unl.pt/index.asp>).

II – Entradas sobre o tema *Mar, Lato Sensu*

Dedicaremos atenção às referências aos seguintes assuntos, bem como aos vocábulos utilizados nos textos das cantigas:

1. Acontecimentos históricos:

Campanhas militares da Andaluzia (22)

Ai Santiago, padrom sabido, Paio Gomes Charinho

As frores do meu amigo, Paio Gomes Charinho

Como vivo coitada, madre, por meu amigo, Martim de Ginzo

Dom Foão, quand'ogano i chegou, Afonso X

Dom Foão, que eu sei que há preço de livão, Afonso Mendes de Besteiros

Mentr'esta guerra foi, assi, Gil Peres Conde

Nom me posso pagar tanto, Afonso X

O mui bom rei que conquis a fronteira, Pero da Ponte

O que da guerra levou cavaleiros, Afonso X

O que foi passar a serra, Afonso X

O que Valença conqueceu, Pero da Ponte

Os vossos meus maravedis, senhor, Gil Peres Conde

Pero que hei ora mêngua de companhia, Afonso X

Polo meu mal filhou-[s'ora] el rei, Lopo

Pôs conta el-rei em todas sas fronteiras, Gil Peres Conde

Quem nunca sal da pousada, Gil Peres Conde

Quite-mi a mi meu senhor, Gil Peres Conde

Rogo-te, ai Amor, que queiras migo morar, Rui Martins do Casal

Tanto sei de vós, ric'homem: pois fordes na alcaria, Afonso X

Um cavaleiro se comprou, Martim Soares

Um infançom mi há convidado, Nunes

Vi um coteife de mui gram granhom, Afonso X

Cruzadas (8)

Joam Baveca e Pero d'Ambróa, Pedro Amigo de Sevilha
Joam Fernández, o mund'é torvado, João Soares Coelho
Maria Pérez, a nossa cruzada, Pero da Ponte
Marinha Mejouchi, Pero d'Ambroa, Pedro Amigo de Sevilha
Paai Rengel e outros dous romeus, Afonso Anes do Cotom
Pero d'Ambroa, se Deus mi perdom, Pero Gomes Barroso
Pero nom fui a Ultramar, Martim Soares
Quem mi ora quisesse cruzar, Pedro Amigo de Sevilha

2. Almirante, almiral (2)

Disserom m'hoj', ai amiga, que nom, *Paio Gomes Charinho*
é meu amig'almirante do mar, (linha 2)
Sénher, ad-ars ie'us venh querer, *Arnaldo* [TENÇÃO] **JOCOSA**
que vul[h] vostr'almiral esser (linha 3)
chamem-vos "almiral Sisom". (linha 16)

3. Barcarolas marinhas (13)

Ai Santiago, padrom sabido, Paio Gomes Charinho
As frores do meu amigo, Paio Gomes Charinho
El-rei de Portugale, João Zorro
Irei a lo mar vee'lo meu amigo, Nuno Porco
Jus'a lo mar e o rio, João Zorro
Mete el-rei barcas no rio forte, João Zorro
Pela ribeira do rio, João Zorro
Pela ribeira do rio salido, João Zorro
Quand'eu sobi nas torres sôbe'lo mar, Gonçalo Anes do Vinhal
Quand'eu vejo las ondas, Rui Fernandes de Santiago
Se hoj'o meu amigo, Estevão Coelho
Sedia-m'eu na ermida de Sam Simion, Mendinho
Vi eu, mia madr', andar, Nuno Fernandes Torneol

4. Barcas (7)**El-rei de Portugale, *João Zorro***

barcas mandou lavrare, (linha 2)
 e lá irá nas barcas sigo, (linha 3)
 barcas mandou fazere, (linha 6)
 e lá irá nas barcas sigo, (linha 7)
 barcas mandou lavrare (linha 9)
 e lá irá nas barcas sigo, (linha 11)
 barcas mandou fazere (linha 13)
 e lá irá nas barcas sigo, (linha 15)

Em Lixboa, sobre lo mar, *João Zorro*

barcas novas mandei lavar, (linha 2)
 barcas novas mandei fazer, (linha 5)
 barcas novas mandei lavar (linha 7)
 barcas novas mandei fazer (linha 10)

Mete el-rei barcas no rio forte, *João Zorro*

Mete el-rei barcas no rio forte; (linha 1)
 Mete el-rei barcas na Estremadura; (linha 4)

Nas barcas novas foi-s' o meu amigo daqui, *Juião Bolseiro*

Nas barcas novas foi-s' o meu amigo daqui, (linha 1)
 e vej'eu viir barcas e tenho que vem i, (linha 2)
 ca vejo viir barcas e tenho que i vem, (linha 5)

Pela ribeira do rio, *João Zorro*

“Venhan'as barcas polo rio (linha 4)
 “Venhan'as barcas polo rio (linha 9)

Vej'eu, mia filha, quant' é meu cuidar, *Juião Bolseiro*

as barcas novas viir pelo mar, (linha 2)
 das barcas novas, que aquelas som (linha 7)
 vej'eu as barcas pelo mar viir (linha 12)

Vi eu, mia madr', andar, *Nuno Fernandes Torneol*

as barcas eno mar, (linha 2)
 as barcas eno lez, (linha 5)
 As barcas [e]no mar (linha 7)
 As barcas eno lez (linha 10)

5. Barco (3)**As frores do meu amigo, *Paio Gomes Charinho***

briosas vam [ẽ]no barco, (linha 8)
 Briosas vam ãno barco (linha 19)

Jus'a lo mar e o rio, *João Zorro*
u el-rei arma o barco, (linha 7)
U el-rei arma o barco (linha 13)

Per ribeira do rio, *João Zorro*
vi remar o barco (linha 5)
Vi remar o barco, (linha 10)

6. Barqueiro (1)

Sedia-m'eu na ermida de Sam Simion, *Mendinho*
Nom hei [eu i] barqueiro nem remador. (linha 8)
nom hei [eu i] barqueiro nem sei remar. (linha 11)
Nom hei [eu] i barqueiro nem remador (linha 13)
Nom hei [eu i] barqueiro nem sei remar (linha 16)

7. Corrente(s) (1)

(Co[m'] homem ferido com ferro e com pau), *Diogo Gonçalves de Montemor-o-Novo*
aquesta ribeira dá grandes correntes (linha 6)

8. Costa (2)

Domingas Eanes houve sa baralha, *Afonso X*
e foi-a ach[a]ar com costa juso, (linha 19)
Falei noutro dia com mia senhor, *Airas Nunes*
“quisite[m] se coita há, costas lhe dá”; (linha 16)

9. Galeão [galeom] (1)

Nom me posso pagar tanto, *Afonso X*
come d'um bom galeom (linha 8)

10. Locais no reino:

Coimbra (1)

Dom Estêvam fez[o] sa partiçom, *João Soares Coelho*
mais em Coimbra caeu bem provado: (linha 4)

Gaia (2)

A por que perço o dormir, *João Airas de Santiago*
passar Minh'e Doir'e Gaia; (linha 22)

Pois nom hei de Dona Elvira, *Anónimo 1*
em Doiro, antr'o Porto e Gaia. (linha 6)
em Doiro, antr'o Porto e Gaia. (linha 12)

Lisboa [lixboa] (2)

Dom Estêvam fez[o] sa partiçom, *João Soares Coelho*
em lixboa e mal em Santarém, (linha 3)

Em Lixboa, sobre lo mar, *João Zorro*
Em lixboa, sobre lo mar, (linha 1)
Em lixboa, sobre lo lez, (linha 4)

Porto [porto] (1)

Pois nom hei de Dona Elvira, *Anónimo 1*
em Doiro, antr'o porto e Gaia. (linha 6)
em Doiro, antr'o porto e Gaia. (linha 12)

Santarém (1)

Dom Estêvam fez[o] sa partiçom, *João Soares Coelho*
em Lixboa e mal em Santarém, (linha 3)

Tamariz (1)

Paai Rengel e outros dous romeus, *Afonso Anes do Cotom*
aportarom eles em Tamariz. (linha 21)

11. Locais fora do reino:

Jerusalém (1)

Pero nom fui a Ultramar, *Martim Soares*
e maer a jerusalém. (linha 14)

Marselha (1)

Pero nom fui a Ultramar, *Martim Soares*
diz que marselha jaz além (linha 5)

Mompilher [Mompiler] (2)

Dizem que ora chegou Dom Beeito, *João Airas de Santiago*
com sas merchandias de Mompiler; (linha 3)

Sabedes vós: meestre Nicolao, *Pero Garcia de Ambroa*
que aprendeu ogan'em Mompiler: (linha 8)

Sevilha (3)

Dom Gonçalo, pois queredes ir daqui pera Sevilha, *Afonso X*
Dom Gonçalo, pois queredes ir daqui pera Sevilha, (linha 1)
por veerdes voss'amig', e nõn'õ tenh'a maravilha, (linha 2)
contar-vos-ei as jornadas légo'a légoa, milh'e milha. (linha 3)
que vós, entrante a Sevilha, vos catedes no espelho (linha 11)

Madre, quer'hoj eu ir veer, *Rui Fernandes de Santiago*
a sevilha el-rei servir; (linha 3)
A sevilha se vai daqui (linha 15)

O mui bom rei que conquis a fronteira, *Pero da Ponte*
de quam bem soube conquerer sevilha (linha 10)
de sevilha - e por end', a Deus grado, (linha 17)
após sevilha todo nom foi rem! (linha 21)
u sevilha a Mofamede tolheu (linha 27)

Toledo (7)

A ùa velha quisera trovar, *Afonso Anes do Cotom*
quand'em toledo fiquei desta vez; (linha 2)

A meu amigo mandad'enviei, *João Airas de Santiago*
aqui de toledo quem bem andar. (linha 6)
aqui de toledo quem bem andar. (linha 12)
aqui de toledo quem bem andar. (linha 18)

Bem sabedes, senhor rei, *Gil Peres Conde*
e outrossi em toledo, (linha 11)

De longas vias, mui longas mentiras, *Nuno Fernandes Torneol*
indo de Valedolide pera toledo: (linha 4)

Dom Domingo Caorinha, *João Servando*
daqui atró em toledo (linha 15)

Eu, em Toledo, sempr'ouço dizer, *Pero da Ponte*
Eu, em toledo, sempr'ouço dizer (linha 1)

- **Joam Soárez, nom poss'eu estar**, *João Peres de Aboim*
 mais toledo nem Orgaz nom poss'eu (linha 19)

Vigo [e mar de Vigo] (3)

Ondas do mar de Vigo, *Martim Codax*
 Ondas do mar de vigo, (linha 1)

Mia irmana fremosa, treides comigo, *Martim Codax*
 a la igreja de Vigo u é o mar salido (linha 2)
 a la igreja de Vigo u é o mar levado (linha 5)
 A la igreja de Vigo u é o mar levado (linha 7)
 A la igreja de Vigo u é o mar salido (linha 10)

Quantas sabedes amar amigo, *Martim Codax*
 treides comig'a lo mar de vigo (linha 2)
 Treides comig' a lo mar de vigo (linha 7)

12. Mar [mare] (28)

Alvar [Rodríguez] vej'eu agravar, *Estêvão da Guarda*
 e tem que lh'ia melhor além mar (linha 3)
 com'além mar, per servir, percalçou; (linha 10)

Amigo, se mi gram bem queredes, *João de Cangas*
 Serei vosc'em Sam Momedo do mar, (linha 7)

De quantas cousas eno mundo som, *Paio Gomes Charinho*
 se[nom] ãa qual vos direi: o mar. (linha 4)
 O mar semelha muit'aqueste rei; (linha 5)
 O mar dá muit', e creede que nom (linha 8)
 Eno mar cabe quant'i quer caber; (linha 15)
 do mar: nom há cont', e nunca será (linha 23)
 que o mar há, há el-rei. E por en (linha 30)

Disserom m'hoj', ai amiga, que nom, *Paio Gomes Charinho*
 é meu amig'almirante do mar, (linha 2)
 o que do mar meu amigo sacou (linha 5)
 o que do mar meu amigo sacou, (linha 11)
 o que do mar meu amigo sacou (linha 17)

El-rei de Portugale, *João Zorro*
 e no mar as deitare, (linha 10)
 e no mar as metere, (linha 14)

Em Lixboa, sobre lo mar, *João Zorro*

Em Lixboa, sobre lo mar, (linha 1)
e no mar as mandei deitar, (linha 8)
e no mar as mandei meter, (linha 11)

Fui eu, madr', a Sam Momed', u me cuidei, *João de Cangas*

a mui gram sabor, nas ribeiras do mar, (linha 9)

Irei a lo mar vee'lo meu amigo, *Nuno Porco*

Irei a lo mar vee'lo meu amigo; (linha 1)
Irei a lo mar vee'lo meu amado; (linha 4)

Jus'a lo mar e o rio, *João Zorro*

Jus'a lo mar e o rio (linha 1)
Juso a lo mar e o alto (linha 5)

Mia irmana fremosa, treides comigo, *Martim Codax*

a la igreja de Vigo u é o mar salido (linha 2)
a la igreja de Vigo u é o mar levado (linha 5)
A la igreja de Vigo u é o mar levado (linha 7)
A la igreja de Vigo u é o mar salido (linha 10)

Nom me posso pagar tanto, *Afonso X*

e irei pela marinha (linha 22)
ca mais me pago do mar (linha 34)
ca eu foi já marinheiro (linha 36)

O mui bom rei que conquis a fronteira, *Pero da Ponte*

[em] tod'o mundo temer e amar, (linha 4)
terra de mouros, bem de mar a mar. (linha 7)
A quem Deus mostrou tam gram maravilha (linha 8)
e herdou i Deus e Santa maria! (linha 28)

Ondas do mar de Vigo, *Martim Codax*

Ondas do mar de Vigo, (linha 1)
Ondas do mar levado, (linha 4)

Pero d'Ambroa, se Deus mi perdom, *Pero Gomes Barroso*

nom vos trobei da terra d'Ultramar, (linha 2)
que nunca vós passastes além mar. (linha 11)

Pero d'Ambroa, sempr'oi cantar, *Gonçalo Anes do Vinhal*

que nunca vós andastes sobr'o mar (linha 2)
nem dades rem por tormenta do mar. (linha 7)
aqui nom dades vós rem polo mar (linha 9)
sol que entendem tormenta do mar. (linha 14)
que nom temesse mal tempo do mar; (linha 16)
nom dades rem por tormenta do mar. (linha 21)

Pero nom fui a Ultramar, *Martim Soares*

Pero nom fui a Ultramar, (linha 1)
 diz que marselha jaz além (linha 5)
 do mar e Acre jaz aquém, (linha 6)

Polo meu mal filhou-[s'ora] el rei, *Lopo*

de mar a mar, assi Deus mi perdom, (linha 2)

Quand'eu sobi nas torres sóbe'lo mar, *Gonçalo Anes do Vinhal*

Quand'eu sobi nas torres sóbe'lo mar (linha 1)

Quand'eu vejo las ondas, *Rui Fernandes de Santiago*

maldito seja'l mare (linha 5)
 maldito seja'l mare (linha 11)
 maldito seja'l mare (linha 17)

Quantas sabedes amar amigo, *Martim Codax*

Quantas sabedes amar amigo, (linha 1)
 treides comig' a lo mar de Vigo (linha 2)
 Quantas sabedes amar amado, (linha 4)
 treides comig' a lo mar levado (linha 5)
 Treides comig' a lo mar de Vigo (linha 7)
 Treides comig' a lo mar levado (linha 10)

Quantos hoj'andam eno mar aqui, *Paio Gomes Charinho*

Quantos hoj'andam eno mar aqui (linha 1)
 senom do mar, nem ham outro mal já. (linha 3)
 a mui gram coita do mar e tẽer (linha 6)
 E é gram coita de mort'a do mar (linha 9)
 a mui gram coita do mar e tẽer (linha 12)
 coita do mar, que faz muitos morrer. (linha 20)

Que bem se soub'acompanhar, *Pero da Ponte*

e que conquis de mar a mar! (linha 7)

Sam Clemenço do mar, *Nuno Trez*

Sam Clemenço do mar, (linha 1)

Se hoj'o meu amigo, *Estevão Coelho*

[e] al mar. (linha 4)
 [e] al mar. (linha 8)
 [e] al mar. (linha 12)

Sedia-m'eu na ermida de Sam Simion, *Mendinho*

[e] cercarom-mi as ondas grandes do mar. (linha 5)
 E cercarom-mi [as] ondas do alto mar; (linha 10)
 nom hei [eu i] barqueiro nem sei remar. (linha 11)
 [e] morrerei fremosa no mar maior. (linha 14)

Nom hei [eu i] barqueiro nem sei remar (linha 16)
 e morrerei fremosa no alto mar. (linha 17)

Sénher, ad-ars ie'us venh querer, Arnaldo

en cela vostra mar d'alai; (linha 4)
 vossa senhor a Ultramar, (linha 27)

- **Vejeu, mia filha, quant' é meu cuidar, Juião Bolseiro**

as barcas novas viir pelo mar, (linha 2)
 vej'eu as barcas pelo mar viir (linha 12)

Vi eu, mia madr', andar, Nuno Fernandes Torneol

as barcas eno mar, (linha 2)
 As barcas [e]no mar (linha 7)

13. Maria Balteira (5)

Maria Balteira, porque jogades, Pero Garcia Burgalês

maria balteira, porque jogades (linha 1)

Maria Balteira, que se queria, Pedro Amigo de Sevilha

maria balteira, que se queria (linha 1)

Os beesteiros daquesta fronteira, Pero Garcia de Ambroa

que nom tirem com maria balteira; (linha 4)

Par Deus, amigos, gram torto tomei, João Baveca

deostou-m'ora maria balteira. (linha 6)
 deostou-m'ora maria balteira. (linha 12)
 deostou-m'ora maria balteira. (linha 18)

Per'Ordónhez, torp' e desembrado, Pedro Amigo de Sevilha

e pergunta por maria balteira, (linha 3)

14. Marinha [também como nome próprio] (11)

A um frade dizem escaralhado, Fernando Esquio

o que tantas filhas fez em marinha (linha 16)

Dom Domingo Caorinha, João Servando **OBSCENA**

de sobir en[a] marinha (linha 3)
 e vós, marinha, co dedo (linha 19)
 a marinha per paixões, (linha 30)
 pois marinha jaz transida (linha 42)

Gram mal me faz agora 'l-rei, Fernão Pais de Tamalhancos

Se m'eu da marinha partir (linha 5)
 Se m'eu da marinha partir (linha 11)

Marinha Crespa, sabedes filhar, *Pero da Ponte*
 marinha Crespa, sabedes filhar (linha 1)

Marinha Foça quis saber, *Pero da Ponte*
 marinha Foça quis saber (linha 1)

Marinha López, oimais, a seu grado, *Pero da Ponte*
 marinha López, oimais, a seu grado, (linha 1)

Marinha Mejouchi, Pero d'Ambroa, *Pedro Amigo de Sevilha*
 marinha Mejouchi, Pero d'Ambroa (linha 1)
 ca, marinha Mejouchi, si é si: (linha 5)
 marinha Mejouchi, sem nulha falha, (linha 8)
 marinha Mejouchi, come romeu (linha 12)
 marinha Mejouchi, muitas vegadas (linha 15)
 marinha Mejouchi, há mui gram sazom, (linha 19)

Marinha, ende folegares, *Pero Viviães*
 marinha, ende folegares (linha 1)
 boca a ta boca, marinha; (linha 6)
 tapo eu, marinha, os teus; (linha 8)
 Como nom rebentas marinha? (linha 15)

Muito mi praz d'ũa rem, *Lopo Lias*
 que fez Dona marinha: (linha 2)

Nom me posso pagar tanto, *Afonso X* **MUITO IMPORTANTE**
 e irei pela marinha (linha 22)

Traj'agora Marinha Sabugal, *Afonso Anes do Cotom*
 Traj'agora marinha Sabugal (linha 1)

15. Marinheiro (1)

Nom me posso pagar tanto, *Afonso X*
 ca eu foi já marinheiro (linha 36)

16. Marinho [Pero Marinho] (2)

Mandei pedir noutro dia, *Pedro, conde de Barcelos*
 Outrossi Pero marinho (linha 8)

Por en Tareija Lópiz nom quer Pero Marinho:, *Afonso Soares Sarraça*
 Por en Tareija Lópiz nom quer Pero marinho: (linha 1)
 Por en Tareija Lópiz nom quer Pero marinho: (linha 6)
 Por en Tareija Lópiz nom quer Pero marinho: (linha 11)
 Por en Tareija Lópiz nom quer Pero marinho: (linha 16)

17. Medo (44)

A sa vida seja muita, *João, jogar*

mentre viver lh'hajam medo, (linha 10)

Amiga, o voss'amigo, *Paio de Cana*

que há de vós mui gram medo (linha 5)

que há de vós mui gram medo (linha 11)

que há de vós mui gram medo (linha 17)

Bem me cuidei eu, *Maria Garcia, Afonso Anes do Cotom*

nulho medo, grado a Deus e a el-rei, (linha 20)

Com vosso medo, mia senhor, *João Soares Somesso*

Com vosso medo, mia senhor, (linha 1)

Disse-m'hoj'um cavaleiro, *D. Dinis*

e com medo per si caga, (linha 16)

Disserom m'hoj', ai amiga, que nom, *Paio Gomes Charinho*

nom hei medo que mi diga pesar; (linha 15)

- Dom Garcia Martiães, saber, *Pero da Ponte*

com medo que lhi pesará (linha 5)

Elvira López, que mal vos sabedes, *João Garcia de Guilhade*

hei mui gram medo de xi vos colher (linha 5)

Fui eu poer a mão noutro di-, *Afonso X*

com medo de morrer e com al nom, (linha 17)

Hei eu tam gram medo de mia senhor, *Osoiro Anes*

Hei eu tam gram medo de mia senhor (linha 1)

Ir-se quer o meu amigo, *João Servando*

mais, pero que nom há medo (linha 9)

- Ir-vos queredes, amigo, *Lourenço*

- Ai mia senhor, hei gram medo (linha 3)

Joam Bolo jouv'em ãa pousada, *D. Dinis*

com medo do meirinho, que lh'achou (linha 3)

Joana, dix'eu, Sancha e Maria, *Pero Garcia Burgalês*

Tant'houve medo que lhe pesaria (linha 8)

tant'houve medo que lhe pesaria. (linha 14)

Mal me tragedes, ai filha, por que quer'haver amigo, *Juião Bolseiro*

e, pois eu, com vosso medo, nom o hei nem é comigo, (linha 2)

Meu amigo, quando s'ia, *Pero Gonçalves de Portocarreiro*
madr', hei eu bem mui gram medo. (linha 5)

Meu senhor arcebispo, and'eu escomungado, *Diego Pezelho*
e dei-o a seu dono, e hei medo da morte. (linha 17)

Meus amigos, direi-vos que m'avém, *Pero Garcia Buralês*
por que hei medo no meu coraçom, (linha 24)

Muitos me vêm preguntar, *Martim Soares*
com medo de vos pesar en, (linha 4)

Nom hei eu poder do meu amigo, *João Airas de Santiago*
porque hei medo de mi crecer prez (linha 14)

O meu amig', a que preito talhei, *Pero Meogo*
com vosso medo, madre, mentir-lh'-ei; (linha 2)

O meu senhor o bispo, na Redondela, um dia, *Airas Nunes*
de noit'e com gram medo, de desonra fogia; (linha 2)

O que da guerra levou cavaleiros, *Afonso X*
O que se foi com medo dos martinhos (linha 25)
O que com medo fugiu da fronteira, (linha 28)
O que da guerra se foi com gram medo (linha 37)

O que vos nunca cuidei a dizer, *D. Dinis*
o mui gram medo que eu de vós hei (linha 9)

Ora faz host'o senhor de Navarra, *João Soares de Paiva*
nom lh'ham medo de pico nem de marra (linha 3)
nem ham medo de lhis poer boçom (linha 5)

Ora nom poss'eu já creer, *João Soares Somesso*
E gram medo soía haver (linha 8)

Os que nom amam nem sabem d'amor, *João Baveca*
E aqueles que já medo nom ham (linha 15)

Pelo souto de Crexente, *João Airas de Santiago*
emperro dix'a gram medo: (linha 17)

Pero d'Ambroa, sempr'oí cantar, *Gonçalo Anes do Vinhal*
vam, e se deitam, com medo, na sota, (linha 13)

Pero d'Ambroa, sodes maiordomo, *João Baveca*
que já sempr'haja d'espanhoes medo. (linha 18)

Pois naci nunca vi Amor, *Nuno Fernandes Torneol*
polo gram medo que del hei: (linha 16)

Pois vos ides daqui, ai meu amigo, *Pero da Ponte*
mi tardastes, [ca] muit'hei en gram medo, (linha 8)

Por Deus, amiga, que preguntedes, *Estêvão Travanca*
com medo de mi dizerem pesar. (linha 6)
com medo de mi dizerem pesar. (linha 12)
com medo de mi dizerem pesar. (linha 18)

Quando se foi meu amigo, *Afonso Anes do Cotom*
e pois de mi nom há medo, (linha 10)

Quem me podia defender, *Gil Peres Conde*
por que perdesse medo já, (linha 22)
mais hei medo de m'acalçar; (linha 30)

Quer'eu agora já dizer, *Nuno Anes Cerzeo*
com medo de xi m'assanhar; (linha 22)

Quer'eu agora já meu coraçom, *Mem Rodrigues Tenoiro*
querrei-me de mui gram medo quitar, (linha 5)
que hei eu [gram] medo de mia senhor (linha 9)
haverei medo, pois ant'ela for; (linha 11)

Quisera vosco falar de grado, *D. Dinis*
ca hei mui gram medo do irado; (linha 4)
ca hei mui gram medo do mal bravo; (linha 9)
ca hei mui gram medo do sanhudo; (linha 14)
ca hei mui gram medo do esquivo; (linha 19)

Rogaria eu mia senhor, *João Nunes Camanês*
com medo de se m'assanhar (linha 5)
com medo de se mi assanhar (linha 11)
com medo de se mi assanhar (linha 17)

Rui Gonçálviz, pero vos agravece, *Estêvão da Guarda*
já de vós perdeu vergonha e medo: (linha 11)

Senhor fremosa, des quando vos vi, *Afonso Fernandes Cebolhilha*
porque hei medo que alguém dirá (linha 10)

Senhor, queixo-me com pesar, *Pero Garcia Burgalês*
Com medo nom se vos queix'en, (linha 9)

Um dia que vi mia senhor, *Rui Pais de Ribela*
Seu medo, poila vi atal, (linha 13)

Um dia vi mia senhor, *João Servando*
medo de mort', e por en (linha 10)

18. Mercador (6)

Bom casament' é, pera Dom Gramilho, João Soares Coelho
 Dizem que ora chegou Dom Beeito, João Airas de Santiago
 Dom Beeito, home duro, João Airas de Santiago
 Dom Pero Núñez era em Cornado, João Airas de Santiago
 U, com Dom Beeito, aos preitos veerom, João Airas de Santiago
 Um cavaleiro havia, Pedro, conde de Barcelos

19. Nau (1)

(Co[m'] homem ferido com ferro e com pau), *Diogo Gonçalves de Montemor-o-Novo*
 e en'esto ficas tu por vaganau? (linha 4)
 Pára bem mentes e verás: qued'a nau, (linha 5)
 ainda que se apeguem ao d'avam da nau (linha 8)

20. Navio (3)

As frores do meu amigo, *Paio Gomes Charinho*
 briosas vam no navio, (linha 2)
 Briosas vam no navio (linha 13)

Jus'a lo mar e o rio, *João Zorro*
 u el-rei arma navio, (linha 3)
 U el-rei arma navio (linha 9)

Per ribeira do rio, *João Zorro*
 vi remar o navio (linha 2)
 Vi remar o navio, (linha 7)

21. Ondas (6)

Ai ondas que eu vim veer, *Martim Codax*
 Ai ondas que eu vim veer, (linha 1)
 Ai ondas que eu vim mirar, (linha 4)

Mia irmana fremosa, treides comigo, *Martim Codax*
 e miraremos las ondas. (linha 3)
 e miraremos las ondas. (linha 6)
 e miraremos las ondas. (linha 9)
 e miraremos las ondas. (linha 12)

Ondas do mar de Vigo, *Martim Codax*
 ondas do mar de Vigo, (linha 1)
 ondas do mar levado, (linha 4)

Quand'eu vejo las ondas, *Rui Fernandes de Santiago*

Quand'eu vejo las ondas (linha 1)
logo mi vêm ondas (linha 3)
Nunca ve[j]o las ondas (linha 7)
que mi nom venham ondas (linha 9)
Se eu vejo las ondas (linha 13)
logo mi vêm ondas (linha 15)

Quantas sabedes amar amigo, *Martim Codax*

e banhar-nos-emos nas ondas. (linha 3)
e banhar-nos-emos nas ondas. (linha 6)
e banhar-nos-emos nas ondas. (linha 9)
e banhar-nos-emos nas ondas. (linha 12)

Sedia-m'eu na ermida de Sam Simion, *Mendinho*

e cercarom-mi as ondas, que grandes som! (linha 2)
[e] cercarom-mi as ondas grandes do mar. (linha 5)
E cercarom-mi as ondas, que grandes som! (linha 7)
E cercarom-mi [as] ondas do alto mar; (linha 10)

22. Peixes (5)

Eu, em Toledo, semprouço dizer, Pero da Ponte [peixota]
Jograr, mal desemparado, João Soares Coelho [pescado]
Noutro dia, em Carrion, Pero da Ponte [peixota, salmon, balea]
Pero d'Ambroa, semprouí cantar, Gonçalo Anes do Vinhal [caçom, lobaganto]
Vem um ric'home das truitas, Rui Pais de Ribela [truitas]

23. Peregrinações (6)

Paai Rengel e outros dous romeus, Afonso Anes do Cotom
Pero d'Ambroa prometeu, de pram, João Baveca
Pero d'Ambroa, semprouí cantar, Gonçalo Anes do Vinhal
Pero da Ponte, ou eu nom vejo bem, Afonso Anes do Cotom, Pero da Ponte
Porque no mundo mengou a verdade, Airas Nunes
Senhor, justiça viimos pedir, Afonso X

24. Pescar (1)

Jograr, mal desemparado, *João Soares Coelho*
fui eu pelo teu pescar, (linha 2)

25. Portos (1)

Dom Estêvam fez[o] sa partiçom, *João Soares Coelho*
em tôd[ol]os três portos que i som. (linha 6)

26. Remador (1)

Sedia-m'eu na ermida de Sam Simion, *Mendinho*
Nom hei [eu i] barqueiro nem remador. (linha 8)
Nom hei [eu] i barqueiro nem remador (linha 13)

27. Remar (2)

Per ribeira do rio, *João Zorro*
vi remar o navio (linha 2)
vi remar o barco (linha 5)
Vi remar o navio, (linha 7)
Vi remar o barco, (linha 10)

Sedia-m'eu na ermida de Sam Simion, *Mendinho*
nom hei [eu i] barqueiro nem sei remar. (linha 11)
Nom hei [eu i] barqueiro nem sei remar (linha 16)

28. Ribeira (7)

(Co[m'] homem ferido com ferro e com pau), *Diogo Gonçalves de Montemor-o-Novo*

aquesta ribeira dá grandes correntes (linha 6)

Fui eu, madr', a Sam Momed', u me cuidei, *João de Cangas*
a mui gram sabor, nas ribeiras do mar, (linha 9)

Oí hoj'eu ãa pastor cantar, *Airas Nunes*
u cavalgava per ãa ribeira, (linha 2)
“Pela ribeira do rio (linha 30)

Pela ribeira do rio, *João Zorro*
Pela ribeira do rio (linha 1)
Pela ribeira do alto (linha 6)

Pela ribeira do rio salido, *João Zorro*
Pela ribeira do rio salido (linha 1)
Pela ribeira do rio levado (linha 7)

Per ribeira do rio, *João Zorro*
Per ribeira do rio (linha 1)
e sabor hei da ribeira. (linha 3)
Per ribeira do alto (linha 4)

e sabor hei da ribeira. (linha 6)
e sabor hei da ribeira. (linha 9)
e sabor hei da ribeira. (linha 12)
e sabor hei da ribeira. (linha 15)
e sabor hei da ribeira. (linha 18)

Que muito m'eu pago deste verão, *Airas Nunes*
Cand'eu passo per algũas ribeiras, (linha 7)

29. Rio (10)

Digades, filha, mia filha velida, *Pero Meogo*
nunca vi cervo que volvesse o rio. (linha 14)

Jus'a lo mar e o rio, *João Zorro*
Jus'a lo mar e o rio (linha 1)

Mete el-rei barcas no rio forte, *João Zorro*
Mete el-rei barcas no rio forte; (linha 1)

O que seja no pavio, *João Fernandes de Ardeleiro*
de noite, per mui gram frio, (linha 5)
mais ainda m'end'eu rio, (linha 7)

Oí hoj'eu ãa pastor cantar, *Airas Nunes*
“Pela ribeira do rio (linha 30)

Pela ribeira do rio, *João Zorro*
Pela ribeira do rio (linha 1)
“Venhan'as barcas polo rio (linha 4)
“Venhan'as barcas polo rio (linha 9)

Pela ribeira do rio salido, *João Zorro*
Pela ribeira do rio salido (linha 1)
Pela ribeira do rio levado (linha 7)

Per ribeira do rio, *João Zorro*
Per ribeira do rio (linha 1)

Se hoj'o meu amigo, *Estevão Coelho*
eu al rio me vou banhar, (linha 3)
eu al rio me vou banhar, (linha 7)
eu al rio me vou banhar, (linha 11)

(Senhora, por amor [de] Dios), *Anónimo - cantigas espúrias*
que los mios ojos, como rios (linha 3)

30. Ultramar [Mar Mediterrâneo] (10)

Fernam Díaz, este que and'aqui, *Pero Garcia Buralês*
foi ùa vez daqui a ultramar, (linha 2)

Maria Pérez, a nossa cruzada, *Pero da Ponte*
quando veo da terra d'ultramar, (linha 2)

Marinha Mejouchi, Pero d'Ambroa, *Pedro Amigo de Sevilha*
que nunca foi na terra d'ultramar; (linha 3)

Meestre Nicolás, a meu cuidar, *Afonso Anes do Cotom*
mais vejo-lhi capelo d'ultramar (linha 4)

Paai Rengel e outros dous romeus, *Afonso Anes do Cotom*
d'ũa líde que foi em ultramar: (linha 10)

Pero d'Ambroa, se Deus mi perdom, *Pero Gomes Barroso*
nom vos trobei da terra d'ultramar, (linha 2)

Pero nom fui a Ultramar, *Martim Soares*
Pero nom fui a ultramar, (linha 1)

Quem mi ora quisesse cruzar, *Pedro Amigo de Sevilha*
bem como foi a ultramar (linha 3)
e dizer: - Venho d'ultramar. (linha 7)

Querri'agora fazer um cantar, *Pero Garcia de Ambroa*
e eu com el, quando vim d'ultramar; (linha 11)

Sénher, ad-ars ie'us venh querer, *Arnaldo*
vossa senhor a ultramar, (linha 27)

31. Vento (1)

Disserom m'hoj', ai amiga, que nom, *Paio Gomes Charinho*
triste por vento que veja fazer, (linha 8)

III – Trovadores

A Afonso Anes do Cotom; Afonso Fernandes Cebolhilha; Afonso Mendes de Besteiros; Afonso Soares Sarraça; Afonso X; Airas Nunes; [Anónimo - cantigas espúrias]; Anónimo 1; Arnaldo.

D D. Dinis; Diego Pezelho; [Diogo Gonçalves de Montemor-o-Novo].

E Estêvão Coelho; Estêvão da Guarda; Estêvão Travanca.

F Fernando Esquio; Fernão Pais de Tamalhancos.

G Gil Peres Conde; Gonçalo Anes do Vinhal.

J João Airas de Santiago; João Baveca; João de Cangas; João Fernandes de Ardeleiro; João Garcia de Guilhade; João, jogar; João Nunes Camanês; João Peres de Aboim; João Servando; João Soares Coelho; João Soares de Paiva; João Soares Somesso; João Zorro; Juião Bolseiro.

L Lopo; Lopo Lias; Lourenço.

M Martim Codax; Martim de Ginzo; Martim Soares; Mem Rodrigues Tenoiro; Mendinho.

N Nunes; Nuno Anes Cerzeo; Nuno Fernandes Torneol; Nuno Porco; Nuno Trez. O Osoiro Anes.

P Paio de Cana; Paio Gomes Charinho; Pedro Amigo de Sevilha; Pedro, conde de Barcelos; Pero da Ponte; Pero Garcia Burgalês; Pero Garcia de Ambroa; Pero Gomes Barroso; Pero Gonçalves de Portocarreiro; Pero Meogo; Pero Viviães.

R Rui Fernandes de Santiago; Rui Martins do Casal; Rui Pais de Ribela.

IV – Apontamentos sobre algumas Cantigas

O medo é um dos sentimentos mencionado com mais frequência nas cantigas. Ligado à interiorização lírica da poesia trovadoresca, tem por sujeito não propriamente os que embarcam, mas antes os que ficam e temem a sorte dos que partem para o mar. Muitos já experimentaram a violência das ondas, como esta moça lamenta numa cantiga de Mendinho:

Sedia-m’eu na ermida de Sam Simion
e cercarom-mi as ondas, que grandes som! [...]

E cercarom-mi [as] ondas do alto mar;
nom hei [eu i] barqueiro nem sei remar. [...]

Nom hei [eu] i barqueiro nem remador
[e] morrerei fremosa no mar maior. [...]

Nom hei [eu i] barqueiro nem sei remar
e morrerei fremosa no alto mar.

Uma banhista destemida convida as amigas, pela pena de Martim Codax, a atreverem-se no mar de Vigo, aproveitando para ver o seu amado:

Quantas sabedes amar amigo,
treides comig’a lo mar de Vigo
e banhar-nos-emos nas ondas.

Quantas sabedes amar amado,
e banhar-nos-emos nas ondas.

treides comig’ a lo mar levado
e banhar-nos-emos nas ondas.

Treides comig' a lo mar de Vigo
 e veeremo' lo meu amigo
 Treides comig' a lo mar levado
 e veeremo' lo meu amado
 e banhar-nos-emos nas ondas.

A vida do amado é o maior receio expresso nas cantigas, contudo, a este receio juntam-se outros, tais como: as delongas angustiantes; a falta de notícias e o temor de infidelidades. Noutras ocasiões, pelo contrário, a cantiga reflecte a alegria experimentada pelo facto de se saber que o amado não irá para o mar. Paio Gomes Charinho, o conhecido trovador que foi almirante-mor de Leão e Castela a partir de 1284, no tempo de Sancho IV, descreve-nos este sentimento numa cantiga em que não deixa de fazer alusão à sua destituição do cargo, que sabemos ter ocorrido por volta de 1286-1287:

Disserom-m'hoj', ai amiga, que nom
 é meu amig'almirante do mar,
 e meu coração já pode folgar
 e dormir já, e, por esta razom,
 o que do mar meu amigo sacou
 saque-o Deus de coitas, que a[r] jogou

mui bem a mim, ca já nom andarei
 triste por vento que veja fazer,
 nem por tormenta nom hei de perder
 o sono, amiga; mais, se foi el-rei
 o que do mar meu amigo sacou,
 saque-o Deus de coitas, que a[r] jogou

mui bem a mim, ca, já cada que vir
 algum home de fronteira chegar,
 nom hei medo que mi diga pesar;
 mais, porque m'el fez bem sem lho pedir,
 o que do mar meu amigo sacou
 saque-o Deus de coitas, que a[r] jogou.

Sabemos como uma das preocupações de D. Dinis foi promover a criação de uma armada e, posteriormente, a construção de navios com a dupla finalidade de desenvolver o comércio marítimo e ter meios para poder proteger a costa, como, por exemplo, a armada do Estreito fundeada em Tavira. João Zorro deixou-nos algumas cantigas a falar dessas «barcas novas» mandadas construir pela vontade do rei:

El-rei de Portugale
 barcas mandou lavrare,
 e lá irá nas barcas sigo,
 mia filha, o voss'amigo.

El-rei portuguese
barcas mandou fazere,
e lá irá nas barcas sigo,
mia filha, o voss'amigo.

Barcas mandou lavrare
e no mar as deitare,
e lá irá nas barcas sigo,
mia filha, o voss'amigo.

Barcas mandou fazere
e no mar as metere,
e lá irá nas barcas sigo,
mia filha, o voss'amigo.

Numa outra cantiga, o mesmo João Zorro, reforça o testemunho dessa realidade:

Jus'a lo mar e o rio
eu namorada irei
u el-rei arma navio,
amores, convosco m'irei.

Juso a lo mar e o alto
eu namorada irei
u el-rei arma o barco,
amores, convosco m'irei.

U el-rei arma navio
eu namorada irei
pera levar a virgo,
amores, convosco m'irei.

U el-rei arma o barco
eu namorada irei
pera levar a d'algo,
amores, convosco m'irei.

Ainda uma outra cantiga do mesmo autor, em que faz referência explícita às «barcas novas» mandadas construir em Lisboa, supostamente, por D. Dinis:

Em Lixboa, sobre lo mar,
barcas novas mandei lavrar,
ai mia senhor veelida!

Em Lixboa, sobre lo lez,
 barcas novas mandei fazer,
 ai mia senhor veelida!

Barcas novas mandei lavar
 e no mar as mandei deitar,
 ai mia senhor veelida!

Barcas novas mandei fazer
 e no mar as mandei meter,
 ai mia senhor veelida!

Neste conjunto de cantigas alusivo às «barcas novas», João Zorro faz, novamente, referência à localização, o que não é muito frequente em cantigas de amigo. Tal ficou a dever-se, possivelmente, ao facto de querer acentuar que as barcas se destinavam ao rio forte da Estremadura portuguesa, ou seja, ao Tejo:

Mete el-rei barcas no rio forte;
 quem amig'há, que Deus lho amostre;
 alá vai, madre, o[n]d'hei suidade.

Mete el-rei barcas na Estremadura;
 quem amig'há, que Deus lho aduga;
 alá vai, madre, o[n]d'hei suidade.

Um outro autor, Juião Bolseiro, também canta as «barcas novas» referindo que nelas partiam os mareantes, ficando as amigas à espera do seu regresso:

Nas barcas novas foi-s' o meu amigo daqui,
 e vej'eu viir barcas e tenho que vem i,
 mia madre, o meu amigo.

Atendamos, ai madr', e sempre vos querei bem,
 ca vejo viir barcas e tenho que i vem,
 mia madre, o meu amigo.

Os mareantes medrosos não raro são objecto de galhofa que os trovadores registam nas cantigas de escárnio e maldizer. É o caso de Pero de Ambroa, um conhecido segrel, que tendo planeado uma romaria à Terra Santa, não teria passado de Mompilher, receoso das tormentas do «ultramar», como o Mar Mediterrâneo era chamado na época. Gonçalo Anes do Vinhal não lhe perdoa:

Pero d'Ambroa, sempr'oi cantar
 que nunca vós andastes sobr'o mar
 que med'houvéssedes, nulha sazom;
 e que havedes tam gram coração,
 que tanto dades que bom tempo faça

bem como mao nem como bôça
nem dades rem por tormenta do mar.

E des i, já pola nave quebrar,
aqui nom dades vós rem polo mar
come os outros que i vam entom;
por en têm que tamanho perdom
nom havedes come os que na frota
vam, e se deitam, com medo, na sota,
sol que entendem tormenta do mar.

E nunca oímos doutr'home falar
que nom temesse mal tempo do mar;
e por en cuidam quantos aqui som
que vossa madre com algum caçom
vos fez, sem falha, ou com lobaganto;
e todos esto cuidamos, por quanto
nom dades rem por tormenta do mar.

Pedro Amigo de Sevilha é outro trovador a troçar da alegada peregrinação de Pero de Ambroa a Jerusalém:

Quem mi ora quisesse cruzar,
bem assi poderia ir,
bem como foi a Ultramar
Pero d'Ambróa Deus servir:
morar tanto quant'el morou
na melhor rua que achou
e dizer: – Venho d'Ultramar.

E tal vila foi el buscar,
de que nunca quisu sair,
atá que pôde bem osmar
que podia ir e viir
outr'homem de Ierusalém;
e poss'eu ir, se andar bem,
u el foi tod'aquest'osmar.

E poss'em Mompirlar morar,
bem com'el fez, por nos mentir;
e ante que cheg'ao mar,
tornar-me posso, e departir,
com'el depart', em como Deus
prês mort'em poder dos judeus,
e enas tormentas do mar.

E se m'eu quiser enganar
 Deus, ben'ò poss'aqui comprir
 em Burgos; ca, se preguntar
 por novas, ben'as posso oír
 tam bem come el em Mompirlar,
 e dizê-las pois a quem quer
 que me por novas preguntar.

E pois end'as novas souber,
 tam bem poss'eu, se mi quiser,
 come um gram palmeiro chufar.

Tal como Pero de Ambroa, que não teria passado de Mompilher, também Maria Balteira não teria passado de Toledo, tendo comprado as indulgências e pago a um terceiro para ir em seu lugar como peregrino à Terra Santa, prática possível na época. Seria, exactamente, este facto que teria desencadeado todo o ciclo satírico à volta das duas personagens.

V – Conclusão

O pequeno bosquejo que aqui trouxemos pretendeu, tão-só, deixar um apontamento sobre a importância do estudo dos cancioneiros do mar para um melhor conhecimento do período histórico em apreço.

Não trouxemos novidades, nem enveredámos por considerações sobre a natureza e qualidades dos textos ou dos seus autores, bem como das suas histórias de vida, tantas vezes associadas. Tudo isso se pode encontrar na bibliografia citada logo no início. O que pensámos ser importante foi realizar o levantamento das cantigas em que há uma relação, mais ou menos próxima, com o tema «mar», identificando, de seguida, os seus autores.

Antes de terminar, deixamos, ainda, a referência a algumas cantigas *sui generis*. Uma primeira, do cancionero satírico, de acentuado cariz obsceno, contra um clérigo, D. Domingo Caorinha, em que João Servando nos relata as peripécias da relação daquele com a amiga Marinha, o nome próprio da possível soldadeira.

Uma outra cantiga é da pena de D. Pedro, conde de Barcelos, como sabemos, filho primogénito, natural, de D. Dinis, e uma das figuras culturalmente mais ricas da idade Média peninsular. Também ela de escárnio, tem a particularidade de ser dirigida, entre outros, a um Pero Marinho.

A tenção jocosa bilingue em que o trovador provençal Arnaldo pede a Afonso X que o faça almirante, merece destaque por ser a única cantiga em que ocorre o termo «almirante». Arnaldo dizia ter um truque: possuía um tal poder de ventosidades que afundaria todos os navios inimigos. Afonso X dispõe-se imediatamente a fazê-lo “Almirante Sisão” (o sisão é uma ave cujo canto soa como o barulho do flato):

- Senher, ad-ars ie'us venh 'querer
 un don que'm donetz, si vos plai:
 que vul[h] vostr'almiral esser
 en cela vostra mar d'alai;
 e si o fatz, en bona fe,
 c'a totas las na[u]s que la som
 eu les farai tal vent de me,
 c'or la vam totas a mon.

- Dom Arnaldo, pois tal poder
 de vent'havedes, bem vos vai,
 e dad'a vós devia seer
 aqeste dom; mais dig'eu: ai,
 por que nunca tal dom deu rei?
 Pero nom quer'eu galardom;
 mais, pois vo-lo já outorguei,
 chamem-vos "Almiral Sisom".

A cantiga "Nom me posso pagar tanto" é uma das mais conhecidas de Afonso X e também uma das envoltas em mais polémicas. Nela, o monarca transmite uma amargura pesada, um descontentamento pelo permanente estado de guerra e, ainda, pelas intrigas que o rodeiam na corte, tão exemplarmente representadas na imagem do lacrau escondido na campina. A esse desânimo contrapõe a imagem do regresso a uma vida de marinheiro pacífico, embarcado num bom galeão, longe das armas e das intrigas:

Nom me posso pagar tanto
 do canto das aves nem de seu som
 nem d'amor nem de missom
 nem d'armas - ca hei espanto
 por quanto mui perigosas som
- come d'um bom galeom
que mi alongue muit'aginha
deste demo da campinha,
u os alacrães som;
 ca dentro, no coração,
 senti deles a espinha. [...]

Nem de lançar a tavolado
 pagado nom sóo, se Deus m'ampar,
 adés, nem de bafordar;
 e andar de noute armado,
 sem grado o faço, e a roldar;
ca mais me pago do mar
que de seer cavaleiro;
ca eu foi já marinheiro

**e quero-m' oimais guardar
do alacrá, e tornar
ao que me foi primeiro.**

Terminamos com uma cantiga de amigo de Paio Gomes Charinho, “As frores do meu amigo”. Os estandartes erguidos nos mastros dos navios que partem para a guerra dão mote à cantiga sob a forma de flores. O amigo irá combater em nome da donzela, para melhor a servir. A cantiga, escrita por aquele que foi almirante-mor de Sancho IV, alude, de forma auto-referencial, às flores de lis que ornaram o brasão do autor:

As frores do meu amigo
briosas vam no navio,
e vam-s[e] as frores
daqui bem com meus amores,
idas som as frores,
daqui bem com [meus amores].

As frores do meu amado
briosas vam [ẽ]no barco,
e vam-s[e] as frores
daqui bem com meus amores,
idas som as frores,
daqui bem com [meus amores].

Briosas vam no navio
pera chegar ao ferido,
e vam-s[e] as frores
daqui bem com meus amores,
idas som as frores,
daqui bem com [meus amores].

Briosas vam ãno barco
pera chegar ao fossado,
e vam-s[e] as frores.
daqui bem com meus amores,
idas som as frores,
daqui bem com [meus amores].

Pera chegar ao ferido
servir mi, corpo velido,
e vam-s[e] as frores
daqui bem com meus amores,
idas som as frores,
daqui bem com [meus amores].

Pera chegar ao fossado
servir mi, corpo loado,
e vam-s[e] as frores
daqui bem com meus amores,
idas som as frores,
daqui bem com [meus amores].

Conferência de encerramento

O MAR COMO ABERTURA DO MUNDO¹

João Paulo Oliveira e Costa

Em homenagem a Luís Adão da Fonseca

I

A criação do almirantado por D. Dinis (r. 1279-1325), em 1317, correspondeu ao prosseguimento da política de reorganização e consolidação do reino de Portugal que o monarca vinha desenvolvendo desde o início do seu reinado. Ao cabo de trinta e oito anos de governação, depois de ter fixado a fronteira terrestre e de a ter guarnecido com dispositivos adequados à sua defesa, de ter fixado igualmente a língua, e de ter reorganizado a administração e o ensino, o rei passava a prestar uma maior atenção ao mar.

Nas últimas décadas tinha crescido significativamente a navegação comercial entre o Mediterrâneo e o Atlântico Norte, e Lisboa ganhava uma nova importância estratégica no seio da cristandade; ao mesmo tempo a população aproximava-se da orla costeira e o eixo político e comercial do país começava a ser definido pelas cidades portuárias do Porto e de Lisboa, em detrimento de Braga e Coimbra, que haviam sido os polos sustentadores da independência do reino, há dois séculos atrás. Esta maior importância da orla costeira é-nos testemunhada, por exemplo, pela recente fundação da Póvoa de Varzim, que recebeu carta de foral em 1308, ou pelo desenvolvimento nas décadas seguintes de localidades como Buarcos, Sines ou Cascais, que receberam as suas primeiras cartas de foral ao longo desta centúria, respectivamente em 1342, 1362 e 1364. Outras povoações, como Alvor, Lagos, Setúbal ou Aveiro, por sua vez, só ganhariam relevância mais tarde, a partir do século XV.

Portugal foi assumidamente um reino de vocação marítima desde a sua fundação, com uma ligação fortíssima ao Atlântico Norte, que se materializou no comércio e na diplomacia, pois desde D. Afonso Henriques (r. 1143-1185) que infantes e infantas portuguesas se casaram com senhores das cidades marítimas, desde a França até à Dinamarca; e também a Inglaterra cedo se interessou por Portugal, pois o rei João (r. 1199-1216), aquando da sua viuvez, em 1199, tentou casar com uma filha de D. Sancho I. No século XIII perdurou, além disso, uma ligação mais próxima à França, devido aos laços de

¹ Esta conferência resume ideias que defendi em vários estudos anteriores de que os mais relevantes são *Henrique, o Infante, Lisboa, Esfera dos Livros, 2009*; *História da Expansão e do Império Português* (coord. e co-autor com José Damião Rodrigues e Pedro Aires de Oliveira); *Lisboa, Esfera dos Livros, 2014*. Em ambas as obras o leitor interessado encontrará as referências bibliográficas que sustentam a minha argumentação.

parentesco entre as duas monarquias, que tinham sido estabelecidos pelos casamentos das filhas de Afonso VIII de Castela (r. 1158-1214): Urraca (1184-1220) com D. Afonso II (r. 1211-1223) e Branca (1188-1252) com Luís VIII de França (r. 1223-1226). Ou seja D. Sancho II (r. 1223-1248) e D. Afonso III (r. 1248-1279) eram primos co-irmãos de Luís IX (r.1226-1270). A crise da dinastia dos Capetos, marcada por uma série de reinados curtos e instáveis, atenuou inevitavelmente essa ligação e com o eclodir da Guerra dos Cem Anos, Portugal começou a aproximar-se da Inglaterra em detrimento da França na gestão da sua fronteira estratégica do Norte, ou seja o Canal da Mancha, e da sua comunicação com os Países Baixos e o Báltico.

A sul os interesses de Portugal espreitavam o Mediterrâneo através do estreito de Gibraltar ao mesmo tempo que persistia a esperança de um dia poder prosseguir a Reconquista em África. Se o território português meridional até ao vale do Tejo era um prolongamento natural do mundo mediterrânico a abertura das novas rotas de comércio atraíram os mercadores mediterrânicos a Lisboa e intensificaram a ligação de Portugal com esse mar. Ao longo do seu reinado D. Dinis viu Lisboa tornar-se numa cidade cosmopolita, onde habitavam mercadores de diversas nações a quem o monarca ia concedendo facilidades para a sua permanência. Génova era então a principal potência mercantil do Mediterrâneo Ocidental e começou a forjar-se uma ligação que seria consagrada com a nomeação de Manuel Pessanha para a chefia da marinha portuguesa e que se manteria forte até aos alvares do século XVI.

Julgo que se pode dizer que a instituição do almirantado, em 1317, foi a primeira medida régia para tornar Portugal numa potência marítima. Ao ganhar novos territórios (a margem direita do Coa e a margem esquerda do Guadiana) pelo Tratado de Alcanizes, em 1297, o monarca, que conhecia bem a raia assim como as terras adjacentes da Meseta, terá compreendido que tinha levado a fronteira terrestre até aos limites que a Geografia lhe permitia, pelo que o mar ganhava ainda mais importância como área de actuação e de alargamento da sustentabilidade e da influência do seu reino. Este interesse de D. Dinis pelo mar na parte final do seu reinado e a percepção de que o monarca olhava cobiçoso para o estreito de Gibraltar e para África adivinha-se por duas medidas tomadas pouco depois, em 1319 e em 1320, respectivamente.

Como é sabido, a crise gerada pela supressão da Ordem dos Templários foi resolvida em Portugal com a criação da Ordem de Cristo. O fim das Cruzadas à Terra Santa tinham retirado alguma legitimidade às ordens de cavalaria monástica que haviam sido criadas para apoiar o enfrentamento do Islão e defender Jerusalém. Ciente dessa circunstância, D. Dinis, em 1319, estabeleceu a sede da Ordem de Cristo em Castro Marim, através de uma comenda excêntrica ao mapa da Ordem, que tinha a sua sede natural em Tomar e cujos territórios se estendiam predominantemente pelo centro do país. Castro Marim era então a base militar que controlava a foz do Guadiana e o povoado que definia o extremo sudeste do reino. Era, pois, a localidade mais próxima da mourama, que então controlava ainda as duas margens do estreito.

Passado um ano, a 23 de Maio de 1320, o rei obteve a bula *Apostolice Sedis* que lhe permitia cobrar a dízima dos rendimentos eclesiásticos para ser usada na organização de

armadas contra África. O Concílio de Viena determinara que este imposto fosse cobrado por toda a cristandade como forma de retomar as Cruzadas, mas D. Dinis conseguiu desviar essa cobrança para os interesses nacionais. Desde a conquista de Lisboa, em 1147, que Portugal aproveitava o ímpeto cruzadístico em proveito próprio, como se repetiu em 1189, aquando da conquista de Silves, ou em 1217 na tomada de Alcácer do Sal, e assim continuaria a suceder até ao século seguinte com D. Afonso V (r. 1438-1481) aquando da queda de Constantinopla. Se nos séculos XII e XIII se obteve a colaboração de cruzados em trânsito para a Terra Santa, na centúria quatrocentista, a iniciativa régia de responder ao apelo de cruzada acabou por levar a hoste portuguesa a conquistar Alcácer-Ceguer, em 1458.

Voltando aos últimos anos do governo de D. Dinis, verificamos, assim, que a criação do almirantado não foi uma medida avulsa resultante de um impulso, mas antes uma decisão perfeitamente enquadrada numa política reformista sistemática, iniciada há muito e que agora ganhava esta nova expressão marítima. As medidas de 1319 e de 1320 demonstram de modo claro a intencionalidade da de 1317 – a vontade de dotar Portugal de uma armada de guerra para poder projectar a sua força a regiões mais distantes e separadas do seu território.

A futura expansão marítima começava a delinear-se discretamente na política régia.

II

Iniciada em 1415 com a conquista de Ceuta, prosseguida com a ocupação do arquipélago da Madeira e a localização do dos Açores, na década seguinte, e transformada num processo revolucionário e de dimensão mundial pela passagem do cabo Bojador e consequentes viagens de descobrimento, a partir de 1434, a Expansão Portuguesa foi enunciada em forma de doutrina política e diplomática cerca de setenta anos antes do seu arranque pela mão de D. Afonso IV (r. 1325-1357).

Nas vésperas da terrível crise da peste negra, a Cristandade vivia um período de crescimento demográfico e económico que animava o retomar de pulsões expansionistas semelhantes às do tempo das Cruzadas do século XII. Mas na centúria trecentista o mar oceano também já seduzia os europeus, que começaram então a frequentar a ilha da Madeira e que já ambicionavam a ocupação das Canárias. Foi neste contexto que a Santa Sé concedeu o arquipélago das Canárias a um descendente do rei de Aragão e que pediu apoio da monarquia portuguesa para esse esforço de alargamento da Cristandade. D. Afonso IV, porém, negou-se a auxiliar o agraciado e contestou a decisão papal, afirmando, em 1345, que o direito à posse dessas ilhas pertencia à Coroa de Portugal, não só porque tinha a primazia da sua busca, invocando expedições recentes saídas de Lisboa, mas sobretudo pela proximidade, o que era um facto indiscutível.

A crise que se seguiu pouco depois com o deflagrar da peste quebrou este ímpeto, mas Portugal continuou a reclamar a posse das Canárias e os reis emitiram repetidas

doações dessas ilhas, ao mesmo tempo que Castela também apresentava as suas reivindicações sobre o arquipélago. No último terço do século sucederam quatro guerras entre os dois reinos e a paz só foi restabelecida definitivamente em 1432, o que não impediu a coroa portuguesa de aproveitar as tréguas de 1411 para conquistar Ceuta. O que me parece particularmente relevante é o facto de logo após ter sido assinado o tratado de paz luso-castelhano se ter reacendido a disputa entre os dois reinos pela posse das Canárias. Nessa mesma ocasião já a coroa de Portugal tinha incorporado nos seus domínios os arquipélagos da Madeira (que já estava povoado) e dos Açores, sem que nenhuma monarquia europeia o contestasse, nem então nem nas sucessivas conferências que ciclicamente reorganizaram o mapa europeu a partir do século XVII. Quer isto dizer que a política intervenção no mar esboçada por D. Dinis e a doutrina de posse sobre as águas adjacentes delineada por D. Afonso IV se concretizaram no século seguinte.

Além do sucesso registado na ocupação desses espaços insulares, que deram a Portugal a sua configuração definitiva, a política desencadeada por D. Dinis também foi aproveitada e consolidada pelo seu filho na frente africana. Como vimos, a bula obtida em 1320 dizia explicitamente que Portugal tinha legitimidade para atacar a costa marroquina, e D. Afonso IV obteve em 1341 o reconhecimento papal do direito da coroa lusa a conquistar o reino de Fez, através da bula *Gaudemus et exultamus*. No ano anterior tinha participado na batalha do Salado e tinha ajudado a eliminar a última grande ameaça do Islão sobre a Hispânia e no refluxo da vaga muçulmana o monarca português procurava o reconhecimento internacional dos direitos do seu reino à fachada atlântica do norte de África. Os seus sucessores obtiveram da Santa Sé a renovação dessa bula e D. João I (r. 1385-1433) acabou por concretizar esse sonho secular de prolongar a Reconquista para terras de África ao levar a cabo a expedição de 1415.

Refira-se ainda que na sequência da paz de 1432, além de ter recomeçado a disputa pelas Canárias, o herdeiro do trono português logo pediu aos seus irmãos e sobrinhos que se pronunciassem sobre a possibilidade de a monarquia lusa reatar a guerra contra os mouros. Ou seja, restabelecida a paz e tranquilizada a fronteira terrestre, a coroa voltava a dar mostras de querer alargar a sua influência pelo mar.

A propósito da política marítima de D. Afonso IV acrescente-se ainda que foi no seu reinado que se iniciou a aproximação de Portugal a Inglaterra, tendo chegado a haver negociações para um casamento entre as famílias reais. Era a aproximação natural de duas potências marítimas que, ainda para mais, viam os seus rivais directos (Castela e França, respectivamente) estreitarem igualmente laços de entendimento estratégico.

O tempo que medeia entre a definição de uma doutrina para o mar por D. Afonso IV e a sua aplicação pelo neto foi, pois, muito conturbado, tanto pelo choque traumático causado pela irrupção da peste como pelas guerras travadas com Castela. No entanto, o mar esteve sempre presente na política régia, pois além de os sucessores do *Bravo* terem renovado doações e bulas que proclamavam a pretensão de Portugal a uma hegemonia sobre a sua envolvência marítima, continuaram a apoiar a instalação de mercadores estrangeiros no reino; além disso, D. Fernando (r. 1367-1383) promoveu o desenvolvimento da frota mercantil e consumou a ligação à Inglaterra pelo Tratado de Westminster,

em 1373, que depois foi confirmado por D. João I, em 1386. Note-se ainda que nos conflitos com Castela as armadas de guerra tiveram um papel importante, que o Tejo foi atacado repetidamente pelas esquadras castelhanas, que na crise de 1383-1385, as cidades de Lisboa e do Porto tiveram um papel crucial na defesa da causa do mestre de Avis e que as forças inglesas presentes em Aljubarrota deram um contributo importantíssimo para a derrota do exército castelhano.

Quer isto dizer que o mar foi ganhando uma crescente importância na definição da monarquia portuguesa e na sua capacidade de ser independente, o que parece ter sucedido naturalmente, sem que o assunto fosse discutido formalmente nem pelo Conselho nem pelas cortes. Pelo menos a documentação coeva não nos deixa nenhum testemunho. E o início da Expansão ultramarina também não parece ter sido programado. Tudo indica que esta foi a consequência óbvia, e quase inevitável, da sobrevivência face às invasões castelhanas de 1384 e 1385, como se depreende, aliás, pelo facto de a expedição a Ceuta ter sido idealizada e organizada na sequência das tréguas de 1411. É certo que a expedição de 1415, pela sua absoluta novidade, levou D. João I a convocar o Conselho para anunciar o empreendimento, mas nem dessa reunião nos chega a discussão de um plano a médio ou longo prazo.

Note-se que este olhar cada vez mais cobiçoso para o mar não tinha nada de extraordinário. Os monarcas actuavam dentro das concepções geográficas do Tempo e não procuravam desafá-las. Mostravam interesse em estender a influência do reino dentro da geo-política que lhes era familiar. Por isso, julgo que, independentemente das consequências da conquista de Ceuta, a expedição em si deve ser vista sobretudo como a conclusão do processo de formação de Portugal, como país central no sistema de comunicações marítimas da cristandade. Dominar Ceuta significava o reforço da dimensão mediterrânica do reino luso e o controlo absoluto da fronteira estratégica portuguesa.

Este domínio fez crescer a experiência da navegação e o hábito ao mar, o que acelerou o interesse pelas ilhas da Madeira e do Porto Santo, movimento que se realizou ainda dentro do quadro geográfico milenar do mundo euro-mediterrânico. A agregação deste arquipélago à coroa de Portugal é um dos derradeiros episódios da definição de Portugal, mas não faz parte da História dos Descobrimentos; pelo contrário os madeirenses foram desde cedo co-participantes nas explorações das águas nunca dantes navegadas.

III

Embora seja possível traçar uma evolução coerente e cada vez mais intensa da política da coroa portuguesa em relação ao mar, desde que D. Dinis criou o almirantado, nada nos permite, de facto, afirmar que se tratou de um plano previamente delineado e que teria sido aplicado de modo sistemático. Terá o rei lavrador conversado com seus conselheiros e com seu herdeiro sobre estas matérias? Estaria D. Afonso IV, mais tarde, a definir uma doutrina que já teria sido sonhada e expressada pelo pai? E o filho e os netos do *Bravo* estariam cientes dessa mesma doutrina, ou limitaram-se a prosseguir as práticas

dos seus antecessores de um modo empírico? Nada sabemos. A ausência de testemunhos documentais não basta para pressupormos a falta de teorização ou de programação. No entanto, o modo de actuação dos reis de Portugal desde D. Dinis até D. Duarte mostram-nos mais hesitações do que escolhas metódicas. É preciso esperar pela governação pessoal de D. Afonso V para vermos, finalmente, uma política coerente, abrangente e sistemática em relação à expansão ultramarina, como demonstrei noutros estudos.

Os primórdios da expansão ultramarina confirmam esta tese, na medida em que logo a expedição a Ceuta foi marcada por várias incertezas, pois Zurara afirma que ao se aproximar do estreito, D. João I ainda hesitou se deveria atacar Ceuta ou antes Gibraltar; além disso, a decisão de tomar posse da cidade de Ceuta só foi formalizada *in loco* e é certo que não havia um capitão previamente escolhido. E se a súbita dúvida sobre o alvo possa ser um exagero do cronista, o processo sinuoso da definição de um capitão para Ceuta não nos levanta dúvidas.

Também a ocupação do arquipélago da Madeira não parece ter resultado de nenhuma vontade régia, mas foi antes, como referi atrás, a consequência da habituação dos portugueses às águas a sul da costa algarvia conjugada com a emergência de uma nobreza segundogénita sedenta de terras e de honra e a existência de populares esperançosos em melhorar as suas vidas mudando-se para um novo espaço.

A iniciativa henriquina, que levou à passagem do Bojador e ao desencadear da Revolução Geográfica que lançou as bases da Globalização, foi, sem dúvida, uma decisão particular. O Infante agiu a título individual e a sua “excentricidade” é ignorada por toda a família real, quando D. Duarte pediu pareceres aos irmãos e sobrinhos sobre se Portugal deveria voltar a realizar expedições ultramarinas. Discutiu-se se se devia atacar Marrocos ou Granada, mas ninguém referiu a possibilidade de explorar o mar desconhecido que o duque de Viseu teimosamente tentava explorar, nem sequer o próprio D. Henrique que, na verdade, tinha como principal desejo para a sua existência a possibilidade de fazer a guerra santa.

Das viagens inconsequentes realizadas nos últimos anos do reinado de D. João I, passou-se ao sucesso logo no primeiro ano do governo de D. Duarte (r. 1433-1438), mas o monarca parece ter ficado indiferente à proeza de Gil Eanes ... pelo menos de um ponto de vista político. Com efeito, a coroa só se pronunciaria sobre os Descobrimentos em 1443, pelas mãos do regente D. Pedro, quando através do artifício da concessão do monopólio da navegação a um vassalo (o infante D. Henrique), estava de facto a apropriar-se do mar oceano. Interessado na continuidade das campanhas marroquinas, D. Duarte criou o sistema das donatarias insulares, certamente a pedido do próprio donatário, o infante D. Henrique, mas nada mais decidiu em relação ao mar. O seu olhar, como o dos seus antecessores, ainda estava focado no estreito de Gibraltar e nas terras do reino de Fez, para onde enviou as suas forças em 1437.

Na verdade, os Descobrimentos começaram de modo muito discreto, pois as barcas e barinéis logo se mostraram desadequadas ao sistema de ventos vigente nas águas a sul do Bojador. Foi preciso criar um novo navio, a caravela, para que as navegações se tornassem sistemáticas e que o avanço para sul tenha proporcionado lucros avultados e a cobiça

dos que inicialmente desdenhariam a teimosia do infante D. Henrique. As viagens sistemáticas para sul começaram em 1441, quando finalmente estava encontrado o modelo de navio ajustado à exploração do mar oceano, a caravela. Esta fora concebida através da cooperação entre oficiais portugueses e flamengos e tinha sido experimentada primeiro no Mar do Norte, a partir de Antuérpia.

Foram os primeiros lucros significativos resultantes da venda de cativos, em 1443, que atraíram as atenções para o empreendimento baseado em Lagos. É certo que já se espalhavam então pela cristandade as novas de que o velho e milenar horizonte de sempre se tinha alargado e que abarcava agora novas áreas com povos de que pouco se sabia e uma natureza prodigiosa onde se descobriam animais e plantas nunca antes vistos, mas foi a cobiça dos ganhos que alimentou sonhos e provocou uma corrida ao desconhecido.

Tendo partido na dianteira, os Portugueses souberam neutralizar as tentativas do rival castelhano para disputar a orla costeira africana do mesmo modo que lutavam pelas Canárias. A sul do Bojador, a coroa lusa pôde proclamar o monopólio e acabar por obter o reconhecimento do mesmo pela Santa Sé, no início de 1455.

A governação de D. Afonso V, contrariamente ao que diz a tradição, deu uma atenção muito particular e sistemática às coisas do mar, mesmo nos anos em que o monarca se empenhou nas campanhas marroquinas, e o domínio português alastrou pelo Atlântico, beneficiando inicialmente da fragilidade política do rei Henrique IV de Castela (r. 1454-1474), cujas dificuldades internas o levaram a precisar do apoio sistemático do rei português, o que teve como preço o reconhecimento da supremacia lusa nos mares.

Um dos principais sustentáculos do sucesso dos Descobrimentos foi a capacidade do porto de Lisboa de corresponder ao crescimento sistemático do número e tonelagem dos navios que iam desafiar o oceano. Embora as explorações iniciais tenham partido de Lagos, cedo a cidade de Lisboa também se envolveu nas expedições, ao mesmo tempo que era centro reexportador de todos os bens que vinham dos trópicos. Após a morte do infante D. Henrique, em 1460, Lisboa tornou-se no centro administrativo dos negócios ultramarinos da coroa e aproveitou a experiência centenária, que tinha ganhado maior expressão a partir do final do século XIII, nos anos do reinado d'el-rei D. Dinis, para se tornar durante décadas num dos portos mais importantes do mundo – a placa giratória por onde passavam bens de todas as partes do mundo.

Não podemos dizer que o esplendor de Lisboa nos séculos XV e XVI, como um dos centros do mundo, havia sido imaginado por D. Dinis, mas não há dúvidas de que as medidas estruturantes que o monarca delineou no final do seu reinado foram cruciais para o sucesso da expansão ultramarina portuguesa.

PALAVRAS DA PRESIDENTE DA COMISSÃO CIENTÍFICA

Maria Helena da Cruz Coelho

O futuro do passado apontou para o mar nestes três intensos dias de trabalho na Academia de Marinha.

Navegámos com segurança por diversos continentes historiográficos.

Percorremos, numa metodologia de história comparada, o processo histórico que levou à criação do almirantado, acompanhámos carreiras de almirantes e as fases do almirantado ao longo do tempo, dando um destaque maior, como seria imperioso, à linhagem dos Pessanha, como armadores, comerciantes e detentores de capitais ao serviço de reis, e à figura do almirante Manuel Pessanha e seus descendentes ao serviço da coroa portuguesa.

Atentámos nos diversos tipos de navios que se faziam ao mar, das galés às naus, nas tercenas, na construção naval e na arte de navegar, ponderando a composição da marinha de guerra e da marinha mercante e reflectindo sobre o seu papel na construção política, estratégica e económica do reino de Portugal por entre os mares Mediterrâneo e o Atlântico.

Perscrutámos o protagonismo de alguns agentes privilegiados nos caminhos do mar, como as Ordens Militares, conhecendo a sua acção no comércio, na guerra do mar, no Norte de África e nas rotas mediterrânicas.

Relevámos a projecção do Infante das Sete Partidas na política de expansão atlântica, ao lado do infante D. Henrique, e nas relações marítimas.

Evidenciámos a política dionisina do fomento de póvoas marítimas e visitámos também os portos litorâneos, esses centros de barcos e de homens que se lançavam na pesca e no comércio de cabotagem ou internacional.

Pensámos no papel dos mercadores, das infraestruturas comerciais e dos oficiais ligados à navegação e ao comércio marítimo.

Cruzámos as fontes e a historiografia, lembrando, à luz dos regimentos, das cartas régias, dos documentos comerciais, das bulas papais, do Direito Canónico, da obra do Cardeal Saraiva, a vocação marítima dos portugueses.

Desvendámos as tipologias e os significados e os significantes de cantigas ligadas ao mar do cancionero galego-português e particularizámos a centralidade do mar da regeneração, da abundância, da sabedoria e da imortalidade, na mitologia celta.

Abrimos os trabalhos, ponderando a projecção do mar na política dionisina e encerrámo-los, perspectivando a dimensão global da gesta marítima portuguesa de abertura ao mundo.

Ouvimos, discutimos - e muito -, aprendemos. Estamos, sem dúvida, mais ricos.

Por isso, inquestionavelmente, a minha primeira palavra de sincero agradecimento vai para todos os conferencistas, comunicantes e presidentes de mesa que aqui vieram repartir generosamente o seu saber e ainda a todos os participantes que escutaram e debateram criticamente as pertinentes propostas científicas apresentadas.

Em seguida cumpre-me dirigir um profundo muito obrigada a todos os membros da Comissão Científica, que abalizaram cientificamente este Simpósio, e da Comissão Organizadora, que deram o seu incansável e meritório trabalho para que o mesmo se erguesse. E, sem desdourar os esforços de todos os demais vogais da Comissão Científica, permitam-me que expresse a minha especial gratidão pelo trabalho mais próximo que tivemos com o Vice-Presidente Doutor Vítor Luís Gaspar Rodrigues, e com o Secretário Dr. João Abel da Fonseca. Muito obrigada.

E porque estas reuniões têm custos, como todos sabemos, manifesto a expressão do meu reconhecimento profundo aos que nos patrocinaram. Em primeiro lugar à Associação Mutualista Montepio e do mesmo modo à Seguradora LusitâniaVida e ao Corpo Santo Hotel. Bem-hajam. Fizemos tudo para dignificar científica e culturalmente o vosso investimento.

A todos os Centros de Investigação – Centro de Investigação Transdisciplinar Culturas, Espaços e Memória da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Centro de História da Sociedade e da Cultura da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Centro de História da Universidade de Lisboa, Centro de História de Além Mar da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Centro Interdisciplinar de História, Cultura e Sociedades, da Universidade de Évora, Centro de Investigação Naval - e ainda à Academia Portuguesa da História e à Sociedade Portuguesa de Estudos Medievais, expresse o meu reconhecimento por aceitarem serem nossos parceiros. Esta ampla parceria científica muito dignificou o Simpósio e de igual modo a Academia de Marinha que o promoveu. Agradeço ainda à Banda da Armada nas pessoas do senhor Almirante Diretor da Comissão Cultural da Marinha que a tutela e do seu Maestro, bem como a todos os seus membros, que nos brindaram com um agradável momento musical. Um obrigada será também devido às entidades que proporcionaram aos participantes a interessante visita guiada às muralhas dionisinas, o Corpo Santo Hotel e o Museu do Dinheiro do Banco de Portugal.

E as últimas palavras, que são, como se sabe, as mais importantes, dirigem-se justamente à instituição promotora deste XV Simpósio de História Marítima.

Ao senhor Secretário-geral da Academia de Marinha, Comandante Herlander Valente Zambujo, secretário da Comissão Organizadora, agradeço o diligente e esforçado trabalho e as cordialíssimas relações que comigo e com todos os conferencistas e comunicantes estabeleceu durante a organização deste Simpósio. E este meu agradecimento estende-se a todos os oficiais e funcionários desta Academia, que colaboraram

com as Comissões Científica e Organizadora para tornar possível este Simpósio. Muito obrigada.

Ao senhor Presidente da Academia de Marinha, Almirante Francisco Vidal Abreu, e ao senhor Vice-Presidente, Embaixador João de Deus Ramos, felicito vivamente por terem projectado e “posto a navegar” este Simpósio que, a propósito da contratação por D. Dinis de Manuel Pessanha como almirante, fez discorrer historicamente sobre o mar como futuro de Portugal. A Ciência e Cultura portuguesas ficam-lhes devedoras.

E porque acreditaram que eu podia ser a Historiadora que liderasse esta aventura marítima, estou-lhes profunda e sentidamente grata. Bem-hajam.

Trabalhámos, enfim, eu convosco, todos vós comigo, em conjunto, com gosto e dedicação, em prol da história e da cultura portuguesa, reflectindo sobre um tema – o mar – que está sempre em aberto para sobre ele navegarmos em mais conhecimento. E para nele apostarmos rentavelmente, ainda mais, como país e como cultura e civilização que rasgaram novos mundos ao mundo.

O que se expressa magistralmente na épica-lírica do imortal Fernando Pessoa, no poema *Padrão*, com que rematamos:

“E ao imenso e possível oceano
Ensinam estas Quinas, que aqui vês,
Que o mar com fim será grego ou romano:
O mar sem fim é português”.

PALAVRAS DO PRESIDENTE DA ACADEMIA DE MARINHA

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada
e Autoridade Marítima Nacional

A Academia de Marinha está-lhe de novo agradecida pela sua disponibilidade para presidir à sessão de encerramento deste XV Simpósio de História Marítima. Não posso também deixar de agradecer a presença dos senhores presidentes das academias e instituições congéneres que a nós se quiseram juntar, aos senhores Almirantes e Generais, aos senhores académicos e a todos os convidados.

Ao terminar o terceiro dia de trabalhos não posso de deixar de agradecer todo o trabalho da Comissão Científica, da Comissão Organizadora, de todos os oradores e presidentes de mesas, do patrocinador – Fundação Montepio, bem como dos apoios e parcerias que nos ajudaram a montar este significativo evento cultural.

Uma palavra de sentido agradecimento aos senhores professores José Augusto de Sottomayor-Pizarro e João Paulo Oliveira Costa, responsáveis pelas magníficas conferências de abertura e encerramento, respectivamente.

Hoje, ao fim de três dias de trabalhos e de ouvirmos 30 conferencistas, estou certo de não errar ao dizer que fez bem a Comissão Científica ao alargar o período de reflexão de 1223 a 1448, embora centrado na dada de 01 de fevereiro de 1317, pois permitiu-nos entender melhor o tempo da assinatura do contrato com Manuel Pessanha, compreendendo os antecedentes e o que se seguiu a tão importante decisão.

De facto, nestes três dias, e logo na conferência de abertura, falou-se do reinado de D. Dinis como período charneira, da sua acção centralizadora, da afirmação de poder e da consolidação do estado monárquico.

Foram explicados os tempos antes de Pessanha, bem como o porquê desta escolha. Aprofundaram-se as diligências desenvolvidas por D. Dinis na definição do ofício do Almirantado e analisou-se o conteúdo do “Regimento del Rei D. Dinis para os oficiais da guerra e da casa”. Foi descrito o ofício militar de fronteira: a ligação directa ao soberano, a flutuação jurisdicional, o desempenho carismático e reflectiu-se sobre os vários contextos do funcionamento do almirantado medieval português.

Recuou-se a D. Sancho II e questionou-se qual o papel dos “navios grossos, fortes e bem armados” que o reino de Portugal possuía antes da tomada de Ceuta, e que embrião de marinha era esta.

Explicou-se a aliança dos reinos de Portugal e Aragão, potências marítimas que complementavam as suas influências no Mediterrâneo e Atlântico.

Estudou-se a importância que a política fernandina de apoio à navegação teve na evolução económica desse reinado.

Analisou-se o trabalho de Giovanni Boccaccio “ De Canaria” sobre a viagem de navegadores italianos às ilhas atlânticas durante o reinado de Afonso IV.

Chamou-se a atenção para o papel das ordens militares e a guerra no mar, designadamente a criação da Ordem de Cristo e a sua fixação em Castro Marim. O envolvimento desta Ordem, bem como de membros da ordem de Avis na expedição a Tânger, incluindo a presença dos infantes D. Henrique e D. Fernando, não escapou a uma análise de vertente sociológica. Ficou claro ter havido uma mudança do espaço vital e tradicional das ordens (o Mediterrâneo) para o Atlântico. Dito de outra forma, passava-se da terra para o mar.

Foi abordado o papel de D. Pedro, regente, e a complementaridade de propósitos com os do infante D. Henrique, que assim tornou possível a dilatação do senhorio Atlântico, incitando a uma política de hegemonia marítima e de novas descobertas.

Estudou-se a alteração da política de reconhecimento da costa ocidental de África após a subida ao trono de D. Afonso V.

As póvoas marítimas não foram esquecidas, bem como o papel de D. Dinis na sua criação através da atribuição de forais e respectivos privilégios.

Analisou-se o panorama portuário nacional aquando do início do trabalho de Manuel Pessanha e a sua evolução ao longo do tempo. Dissertou-se sobre a estrutura das redes comerciais de mercadores portugueses na Baixa Idade Média e como estas se expandiram para fora de Portugal com uma cultura comercial estruturada e sólida.

Foi apresentada a importância das tercenas régias e a sua evolução até finais do séc. XV, tendo sido questionado o seu eventual papel na construção das galés.

Estudou-se a evolução das competências atribuídas ao cargo vedor-mor da artilharia, espelhando assim as preocupações da coroa com a gestão dos meios de artilharia na primeira metade do séc. XV.

Dissertou-se sobre a forma como D. Dinis profissionalizou as instituições militares, reveladora de rara visão estratégica num propício tempo de paz resultante do tratado de Alcanises.

Estudou-se o papel das “bulas do mar” como um primeiro passo para o alargamento da área de soberania e jurisdição nacional. Falou-se ainda na política diplomática do Rei Sábio junto do poder eclesiástico, para conseguir livrar Portugal da condição de reino interdito.

A visão do Cardeal Saraiva sobre os contributos dados durante a primeira dinastia, designadamente por D. Dinis, para a criação de uma organização naval de relevo em Portugal, também não foi esquecida.

Não deixou de se falar na “navegação de S. Brandão” e no importante papel da mitologia, quando estava em curso um programa de senhorio do mar oceano, bem como

se elaborou sobre o elevado número de temas ligados ao mar e à marinha, incluídos nos trabalhos dos trovadores Galaico-Portugueses.

Finalmente, da conferência de encerramento retira-se, e cito “O mar foi, sem dúvida, a solução para compensar a pequenez do território peninsular português e, por isso, fez da memória dos Descobrimentos um traço identitário dos Portugueses há séculos”.

Se a ideia que esta frase contém e que resume a importância do mar para Portugal, conseguir ultrapassar a dimensão desta sala e, principalmente, chegar a quem nos governa, hoje, amanhã e depois, poderemos dizer que, só por isso, valeu a pena.

E vou concluir, dando os parabéns a todos, mas principalmente, e de novo, aos oradores. Saímos hoje daqui mais ricos e mais conscientes da importância que a data de 1 de Fevereiro de 1317 teve, data considerada fundacional da Marinha Portuguesa. Este simpósio e a escolha do seu tema central, foram apenas mais um singelo contributo para o reconhecimento de tal importância, bem como do papel que o mar teve e deverá voltar a ter para Portugal.

Vamos acreditar que valeu a pena.

Academia de Marinha, 16 de novembro de 2017

O Presidente
Francisco Vidal Abreu, Almirante

