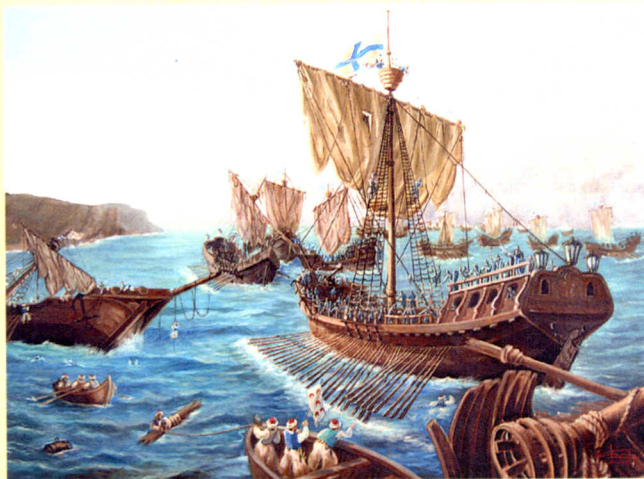


ACADEMIA DE MARINHA



XII SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA

A FORMAÇÃO DA MARINHA PORTUGUESA

Dos Primórdios ao Infante

8 E 9 DE NOVEMBRO DE 2011



LISBOA
2015

ACTAS
XII SIMPÓSIO DE HISTÓRIA MARÍTIMA

A FORMAÇÃO DA MARINHA PORTUGUESA
Dos Primórdios ao Infante

Academia de Marinha

8 e 9 de Novembro de 2011



Lisboa
Outubro 2015

Ficha Técnica

Título: A Formação da Marinha Portuguesa. Dos Primórdios ao Infante

Edição: Academia de Marinha, Lisboa

Coordenação e revisão:

João Abel da Fonseca, Luís Couto Soares e José dos Santos Maia

Data: Outubro 2015

Tiragem: 300 exemplares

Impressão e Acabamento: ACD PRINT, S.A.

Depósito Legal: 399476/15

ISBN: 978-972-781-122-9

ÍNDICE

Organização	VII
Programa	IX
Sessão de abertura	13
Palavras do Presidente da Academia de Marinha Nuno Vieira Matias	
Conferência de abertura	17
Raízes da estratégia subjacentes à primeira expansão marítima portuguesa Luís Adão da Fonseca	
A Marinha no reinado de D. Fernando António Costa Canas	31
A actividade marítima portuguesa nos séculos XII a XIV José Rodrigues Pereira	45
O espaço marítimo mediterrânico: a experiência dos Hospitalários nos séculos XII-XVI Paula Pinto Costa	53
A revolução naval do século XII e o nascimento da Marinha de Guerra Portuguesa Hernâni Amaral Xavier	67
A Marinha de Guerra e a consolidação da independência portuguesa: D. Dinis e a contratação de Manuel Pessanha Alexandre da Costa Luís	179
Os portos, espaços de inovação na passagem dos tempos medievais aos tempos modernos Amândio Morais Barros	197

“Portos e redes comerciais”: algumas notas sobre a Ordem de Santiago na Idade Média	217
Maria Cristina Pimenta	
Mercadores e Marinheiros residentes em Portugal (séculos XIV-XV)	231
Joel Ferreira Mata	
Os Portos e a influência destes na formação de Portugal	243
José Pereira Gonçalves	
Portos charneira e portos redistribuidores	255
Pedro Gomes Barbosa	
“Ar, sol, vento, água e mar”: reflexões sobre o uso de alguns bens no final da Idade Média	265
Margarida Garcez Ventura	
Relatório final	277
João Abel da Fonseca	
Conferência de encerramento	287
Portugal – um reino “plantador de naus”	
Maria Helena da Cruz Coelho	

COMISSÃO ORGANIZADORA

PRESIDENTE

Nuno Vieira Matias

VICE-PRESIDENTE

Francisco Contente Domingues

SECRETÁRIO

Adriano Beça Gil

VOGAIS

Luís Couto Soares

Paulo Damásio Afonso

Carina Antunes Esteves

COMISSÃO CIENTÍFICA

PRESIDENTE

Luís Adão da Fonseca

VICE-PRESIDENTE

Francisco Contente Domingues

SECRETÁRIO

João Abel da Fonseca

VOGAIS

José Malhão Pereira

António Costa Canas

Pedro Gomes Barbosa

PROGRAMA

8 de Novembro

09.00 – 10.00 Entrega de documentação

10.00 – 11.00 Sessão de Abertura

Mesa

Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

Presidente da Academia de Marinha

Presidente da Classe de História Marítima

Presidente da Comissão Científica do Simpósio

Representante do Banco Espírito Santo

Palavras do Presidente da Academia de Marinha

Introdução ao tema do Simpósio

Presidente da Classe de História Marítima

Conferência de Abertura

**Raízes da estratégia subjacentes à primeira expansão
marítima portuguesa**

Prof. Doutor Luís Alberto Adão da Fonseca, académico

11.00 – 11.30 Intervalo

1º Subtema: Navios e Arte de Navegar

11.30 – 12.30 Presidente da mesa: Académico Luís Alberto Adão da Fonseca

A Marinha no reinado de D. Fernando

CFR António José Duarte Costa Canas, académico

A Actividade Marítima Portuguesa nos séculos XII a XIV

CMG José António Rodrigues Pereira, académico

Debate

12.30 – 14.30 Almoço

2º Subtema: Marinha de Guerra

14.00 – 15.30 Presidente da mesa: Académico António José Duarte Costa Canas

**O Atlântico. A última fronteira do Homem Medieval
– transições e rupturas**

Prof. Doutor José Manuel Henriques Varandas

**O espaço marítimo mediterrânico: a experiência dos
Hospitalários nos séculos XII-XVI**

Prof. Doutora Paula Maria de Carvalho Pinto Costa

Debate

15.30 – 16.00 Intervalo

16.00 – 17.00 Presidente da mesa: Académico José Manuel Malhão Pereira

**A revolução naval do século XII e o nascimento da
Marinha de Guerra Portuguesa**

Dr. Hernâni Augusto Amaral Xavier, académico

**A Marinha de Guerra e a consolidação da independência
portuguesa: D. Dinis a contratação de Manuel Pessanha**

Prof. Doutor Alexandre António da Costa Luís

Debate

9 de Novembro

3º Subtema: Portos e Redes Comerciais

10.00 – 11.05 Presidente da mesa: Académico João Abel da Fonseca

**Os portos, espaços de inovação na passagem dos tempos
medievais aos tempos modernos**

Prof. Doutor Amândio Jorge Novais Barros, académico

**“Portos e redes comerciais”: algumas notas sobre a Ordem
de Santiago na Idade Média**

Prof. Doutora Maria Cristina Pimenta

Debate

11.05 – 11.35 Intervalo

11.35 – 12.30 Presidente da Mesa: Académico Pedro Ferreira Gomes Barbosa

**Mercadores e Marinheiros residentes em Portugal
(séculos XIV-XV)**

Dr. Joel Silva Ferreira Mata

Os Portos e a influência destes na formação de Portugal

Eng. José Luís Pereira Gonçalves, académico

Debate

3º Subtema: Portos e Redes Comerciais (cont.)

14.30 – 16.00 Presidente da mesa: Académico Francisco Contente Domingues

Portos charneira e portos redistribuidores

Prof. Doutor Pedro Ferreira Gomes Barbosa, académico

“Ar, sol, vento, água e mar”: reflexões sobre o uso de alguns bens no final da Idade Média

Prof. Doutora Margarida Garcez Ventura, académica

Debate

Relatório Final

Dr. João Abel da Fonseca, Secretário da Classe de História Marítima

16.00 – 16.30 Intervalo

16.00 – 17.15 Sessão de Encerramento

Mesa

Presidente da Academia de Marinha

Presidente da Classe de História Marítima

Membro Emérito

Prof. Doutora Maria Helena da Cruz Coelho

Secretário-geral da Academia de Marinha

Conferência de Encerramento

Portugal – um reino “plantador de naus”

Prof. Doutora Maria Helena da Cruz Coelho

Palavras do Presidente da Academia de Marinha

Beberete

Sessão de abertura

PALAVRAS DO PRESIDENTE DA ACADEMIA DE MARINHA

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

É com gratidão que saúdo a presença de V. Ex.^a nesta Academia, pela solenidade que este gesto envolve e pelo que significa de apoio ao labor dos nossos académicos e convidados. A abertura do XII Simpósio de História Marítima fica assim mais notável, enquanto marcada como acto de excepção. Muito obrigado Senhor Almirante, pela honra que dá a esta Instituição.

Senhores Almirantes, Senhoras e Senhores Académicos, Senhoras e Senhores Convidados

Agradeço muito reconhecidamente a vossa presença, nesta sessão de abertura e também nas que se irão seguir, ao longo dos dois dias do Simpósio. Certamente que será um período rico de encontro e de debate entre a nossa Academia e os estudiosos da História, de diversa proveniência.

Também gostaria de aproveitar este momento de gratidão para nele envolver todos os que ao longo de 2011 nos apoiaram no trabalho desenvolvido, que conta já 36 sessões culturais aqui realizadas mais uma que teve lugar na Ericeira, em parceria com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica. Sublinho que todas estas reuniões são convenientemente anunciadas e depois sintetizadas na nossa página da Internet, onde também inserimos os textos das palestras proferidas.

Depois do Simpósio e até ao final do ano, ainda haverá mais 6 sessões na Academia e outras 2 em conjunto com a Sociedade de Geografia de Lisboa e com o Instituto de Defesa Nacional. Acresce a este esforço o da recuperação da actividade editorial, já iniciada com a publicação, nos últimos meses, de duas obras e o aprontamento de mais 8, em fase de concurso para impressão.

O XII Simpósio de História Marítima tem por tema *A Formação da Marinha Portuguesa. Dos Primórdios ao Infante*, desagregado nos subtemas:

- Navios e Arte de Navegar;
- Marinha de Guerra;
- Portos e Redes Comerciais.

No total, contamos com 16 intervenções, das quais me permito destacar a inicial da autoria do Senhor Prof. Doutor Luís Adão da Fonseca e a de encerramento a proferir pela Senhora Prof.^a Doutora Maria Helena da Cruz Coelho, bem como as de introdução

ao tema e aos três sub temas a cargo dos Académicos Contente Domingues, Adão da Fonseca, Costa Canas e Abel da Fonseca. A todos testemunho o meu reconhecimento por terem aceite os convites da Academia.

Aprofundar a história da Marinha Portuguesa respeitante a uma época menos divulgada, a que vai até ao Infante D. Henrique, é propósito deste nosso Simpósio. Mas não é, não deve ser, o único. De facto, devemos adicionar-lhe outro, que é o de retirarmos da história desse período lições úteis para a Marinha de hoje.

Com efeito, repito hoje a ideia que aqui transmiti, em cerimónia idêntica, há dois anos – *“a análise histórica de políticas e estratégias marítimas constitui um verdadeiro laboratório e até mesmo o único simulador de estratégia.”*

Mas, interrogar-se-ão alguns, o que haverá de comum entre uma marinha dos Séc. XII a XIV e outra do Séc. XXI para que se possa estabelecer qualquer correlação?

Eu tenho para já uma resposta, mas certamente que o Simpósio completará o quadro comparativo com as respectivas lições. A minha convicção é de que há dois importantes factores que não mudaram. São eles: a geografia do território continental e as pessoas, os homens. E se ambos, nessa altura, foram determinantes para que Portugal usufruísse do mar como factor genético da sua grandeza, hoje, no Séc. XXI, os factores de situação podem, se nós quisermos, conduzir também ao sucesso.

Na verdade, o Português foi, naqueles séculos passados, homem curioso das coisas do mar e de espírito aberto para, começando por aprender com outros o que era novidade, retirar as suas ilações, construir o seu próprio acervo de conhecimento e pô-lo em prática por esses mares fora.

Foi assim que, ainda no Séc. XIII, substituiu o leme de esparrela pelo leme central, creditado ao mundo báltico, e sucessivamente conheceu o portulano, as rosas-dos-ventos, as velas ditas latinas que pescadores da nossa costa absorveram dos Árabes, etc. Segundo Oliveira Marques, *“a sua posição geográfica e as suas características culturais favoreciam o encontro de processos novos”* de diversas proveniência. Também Oliveira Martins, na sua História de Portugal, escreveu que *“Desde a reunião das esquadras cruzadas no Tejo para a conquista de Lisboa, desde a introdução dos genoveses, que vieram ensinar-nos a navegar, vê-se começar a formar essa nação cosmopolita, destinada à vida comercial, marítima e colonizadora. É essa nação que a história forma; e por isso mesmo que a vida portuguesa foi marítima e o destino da sua história o mar”*.

Então e será que o Português de hoje mantém esse mesmo interesse pelas coisas do mar?

Quem assistiu ao ciclo de conferência nesta sala recentemente realizado sobre *Cultura, Imagem e Divulgação do Mar* não terá dúvidas na resposta. O entusiasmo da juventude relatado pelos conferencistas sobre iniciativas dos órgãos culturais da Marinha, do Oceanário de Lisboa, do Kit do Mar, do Colégio Pedro Arrupe, dos Cadetes do Mar, etc., é um entusiasmo contagiante, é uma garantia de que o mar continua por dentro dos portugueses.

Eles não mudaram, assim como a geografia se manteve, ou antes mudou para melhor. Voltando a Oliveira Martins, reparemos na actualidade da sua prosa: *“Quando*

à Europa humilhada o castelhano impõe a lei com a espada e o mosquete, nós, amarrados ao banco dos remeiros, segurando o leme, ferrando as velas, alargamos mar em fora a nau” e, mais adiante, “Portugal é um anfiteatro levantado em frente do Atlântico, que é uma arena. A vastidão do circo desafia e provoca tentações nos espectadores, arrastando-os afinal à laboriosa empresa das navegações...”

Hoje a vastidão do circo até é maior. Contamos com os Arquipélagos e com uma enorme plataforma continental de 1,7 milhões de km², que pode mais do que duplicar (3,8 milhões de km²) dentro de poucos anos, tornando-se numa das maiores do mundo e detentora de muitas riquezas.

O homem e a geografia não mudaram pois. Por isso, precisamos de continuar a ter, de desenvolver, a Marinha de Portugal, já que, como dizia o sábio Pe. Fernando de Oliveira, *“é necessário haver armadas no mar que guardem as nossas costas e paragens e nos assegurem dos sobressaltos que podem vir pelo mar que são mais súbitos que os da terra”*.

Senhores académicos e senhores convidados

Peço-vos que aproveiteis este Simpósio para ajudar a apoiar Portugal e a Marinha do seu futuro, tirando partido das ilações que retirardes do passado.

Muito obrigado.

Nuno Vieira Matias
Almirante

Conferência de abertura

RAÍZES DA ESTRATÉGIA SUBJACENTES À PRIMEIRA EXPANSÃO MARÍTIMA PORTUGUESA¹

Luís Adão da Fonseca

Quando, em 2002, a direcção do *Istituto Storico Italiano Per il Medio Evo* me convidou para proferir uma palestra na referida instituição sobre temática relacionada com a história marítima portuguesa, tive oportunidade de chamar a atenção para a circunstância de que, na historiografia portuguesa, a compreensão do quadro em que foram dados os primeiros passos da expansão marítima se limitou quase sempre à tentativa de demonstrar a existência de raízes medievais nessa actividade². Sendo muitos os exemplos que podem ser dados, provavelmente o melhor será a colectânea *clássica* de Silva Marques, significativamente intitulada *Descobrimentos Portugueses*, publicada entre 1994 e 1971³, a qual – acentuando o papel determinante da marinha e do comércio externo português medieval – constituiu por muitos anos o modelo da maioria dos estudos sobre a génese dos descobrimentos publicados na segunda metade do século XX.

Por exemplo, Alberto Sampaio, nas suas conhecidas *Póvoas Marítimas*, sublinha o papel do Norte de Portugal, chegando a escrever: “*No Porto – e poucas linhas antes tinha falado da foz do Minho, do Lima e do Ave – [No Porto – repito], já antes de 1188, entravam os ‘pannis navium’ de Sancho I. A álea, que foi pelos mares fora, lançou-a, não a índole de uma ou outra população, mas a força das circunstâncias. No Norte, onde ela pungiu primeiramente, aqui se esboçou logo o futuro da nação*”⁴.

Esta afirmação provocou algum matiz por parte de Jaime Cortesão que, nos seus *Factores Democráticos na Formação de Portugal*, tenta, por sua vez, demonstrar o papel também decisivo das vilas costeiras do *Entre Vouga e Mondego*⁵. Inseridas num capítulo dedicado à valorização do litoral português, este autor começa com estas palavras significativas: “...[O]s elementos decisivos de germinação política na formação do Estado português [devem-se] procurar na costa e no fundo dos estuários”⁶.

¹ Intervenção de abertura do XII Simpósio de História Marítima (“A Formação da Marinha Portuguesa. Dos Primórdios ao Infante”), Lisboa, Academia de Marinha, 2011.11.08.

² FONSECA Luís Adão da, “La storiografia dell’espansione marittima portoghese (séc. XIV-XV)”, *Bulletino dell’Istituto Storico Italiano per il Medio Evo*, 106/2, 2004, pp. 310-311.

³ MARQUES J. M. da Silva, *Descobrimentos Portugueses: Documentos para a sua história*, 1-5, Lisboa, Instituto para a Alta Cultura, 1944-1971 (edição anastática, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1988).

⁴ SAMPAIO Alberto, *As Póvoas Marítimas. Estudos Históricos e Económicos*, vol. 2, Lisboa, Vega, 1979, p. 85.

⁵ CORTESÃO Jaime, *Os factores democráticos na Formação de Portugal*, Lisboa, Portugalíia, 1964, pp. 81-82.

⁶ *Idem*, p. 58.

Neste sentido, são elucidativas as suas palavras, escritas já quase no final do capítulo em causa: “*O que o distingue, nos primeiros séculos da sua existência, do que fora em épocas anteriores, é a nova modalidade de povoamento e a importância capital que as fainas de navegação assumem no conjunto das actividades nacionais. A actividade marítima está não só nas raízes da nacionalidade, donde sobe como a seiva para o tronco, mas é como que a linha medular que dá vigor e unidade a toda a sua história*”⁷.

E muitas outras citações do mesmo teor poderiam ser feitas. Para me limitar a citar um título publicado por esta Academia, recordo a introdução ao volume da *História da Marinha Portuguesa*, coordenado por Humberto Baquero Moreno, onde, a terminar, se escreve, depois de se referir o desenvolvimento da actividade marítima das populações do litoral e a política de incremento do comércio marítimo do rei D. Fernando: “*Não obstante os contratempos causados por três décadas de guerras que cobrem os reinados de D. Fernando e D. João I, gera-se uma dinâmica cujo primeiro ponto alto se consubstancia na preparação da expedição a Ceuta, em que despontam dois organizadores que pautam a sua acção por uma acentuada complementaridade, os infantes D. Pedro e D. Henrique*”⁸.

A frase é elucidativa da doutrina de fundo subjacente à obra: desde os primeiros séculos da nacionalidade, com particular incidência no reinado de D. Fernando, e terminando em Ceuta, há uma dinâmica única. Como é simultaneamente elucidativo o quadro cronológico em que esta obra se integra: 1139-1414. O ano de 1139 aponta para Ourique e 1414 é o ano anterior à conquista de Ceuta, tradicionalmente considerado o primeiro passo no processo dos Descobrimentos. Ou seja, entre o início do reino e as vésperas da Expansão, a história da marinha portuguesa preenche e confere coerência à evolução histórica nacional.

O esquema teórico que está subjacente a este esquema interpretativo só aparentemente é linear. Na realidade, articula duas linhas de influência autónomas.

De um lado, temos o modelo *pireniano* do autor de *As Cidades da Idade Média* (estou a referir-me a Henri Pirenne), mediante o qual se aceita como um dado adquirido a importância das explorações dos recursos costeiros e dos portos marítimos, cuja melhor expressão, entre outros autores, se encontra nos *Descobridores Portugueses* de Edgar Prestage⁹, na *História dos Descobrimentos Portugueses* de Damião Peres¹⁰ ou no pequeno livro de Bailey W. Diffie, significativamente intitulado *Prelúdio ao Império. Navegações e Comércio Pré-henriquinos*. Vou-me limitar a citar as primeiras linhas deste último livro: “*Este pequeno livro trata de um período que acaba quando o trabalho do Infante D. Henrique começa.*”

⁷ *Idem*, p. 93.

⁸ MORENO Humberto Baquero (coord.), *Homens, doutrinas e organização 1139-1414*, Lisboa, Academia de Marinha, 1998, p. XXXI. Outros exemplos: OLIVEIRA Aurélio, CRUZ Maria Augusta Lima, GUERREIRO Inácio, DOMINGUES Francisco Contente, *História dos Descobrimentos e Expansão Portuguesa*, Lisboa, Universidade Aberta, 1990.

⁹ PRESTAGE Edgar, *The Portuguese pioneers*, Londres, A. & C. Black, 1933 (trad. portuguesa, *Descobridores Portugueses*, 2ª edição, Porto, Edições Gama, 1943, pp. 23-35).

¹⁰ PERES Damião, *História dos Descobrimentos Portugueses*, Porto, Portucalense Editora, 1943, pp. 23-31.

São palavras que encaixam perfeitamente no título deste simpósio. E acrescenta: “O seu objectivo é mostrar a importância da experiência ultramarina dos Portugueses desde antes de 1415 até ao período das Grandes Descobertas. A sua tese, resumidamente, é a de que sem um D. Henrique não teria havido descobertas atlânticas; e que, sem o exercício do comércio e da pesca dos séculos anteriores, não teria havido um D. Henrique”¹¹.

E, do outro lado, sobretudo a partir dos anos cinquenta do século passado, com a crescente importância dada ao comércio internacional europeu, temos um segundo modelo, inspirado em A. Saporì, em H. Kellenbenz e em F. Melis, cujo melhor exemplo na historiografia portuguesa está representado por Virgínia Rau, esta última muito ligada aos três autores citados¹².

Da articulação destas duas linhas de influência (a *pireniana* e a *mercantil*) nasce o esquema interpretativo que, ao longo do século XX, tem dominado grande parte da produção historiográfica sobre este tópico. Em breves palavras, tal esquema vê nas cidades marítimas e na sua burguesia os elementos inspiradores e o motor da primeira expansão portuguesa, tal como pode ser lido em páginas bem conhecidas de António Sérgio ou de Jaime Cortesão: o primeiro, através da sua hipótese sobre a inspiração burguesa na decisão de conquistar Ceuta em 1415¹³, e o segundo, associando a inspiração burguesa à conquista do poder político por parte da facção do Mestre de Avis por ocasião da crise dinástica de 1383-1385¹⁴, construíram um modelo explicativo sobre a origem da expansão marítima lusitana. Segundo esse modelo, a dita expansão terá resultado da superação da crise, por sua vez, possibilitada pelo desenvolvimento da nossa burguesia ligada ao comércio marítimo. O exemplo mais completo encontra-se, a meu ver, em Vitorino Magalhães Godinho¹⁵, mas são vários os autores que expressam idêntica posição. Eu próprio me inspirei nesse modelo em vários textos onde abordei temas relacionados com o comércio externo português na Baixa Idade Média.

¹¹ DIFFIE Bailey W., *Prelude to Empire*, Lincoln, University of Nebraska Press, 1960 (trad. portuguesa: *Prelúdio ao Império. Navegações e Comércio Pré-henriquinos*, Lisboa, Editorial Teorema, 1989, p. 7). Posição semelhante em DIFFIE Bailey W. e WINIUS George D., *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*, vol. 1, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1977 (trad. portuguesa, *A Fundação do Império Português. 1415-1580*, vol. 1, Lisboa, Vega, s.d., pp. 41-62. Trata-se de uma corrente de pensamento que ainda hoje encontra defensores, tendo dado origem a alguns trabalhos de relevo. Citados em FONSECA Luís Adão da, *La storiografia* (ob. cit.), pp. 311-312.

¹² Já tive oportunidade de chamar a atenção para este aspecto em FONSECA Luís Adão da, *La storiografia* (ob. cit.), pp. 311-312.

¹³ SÉRGIO António, “A Conquista de Ceuta (ensaio de interpretação não-romântica do texto de Zurara)”, em *Ensaio*, 1, Anuário do Brasil – Renascença Portuguesa, Rio de Janeiro-Porto, 1920, pp. 281-305; “Repercussões de uma hipótese: Ceuta, as Navegações e a génese de Portugal”, em *Idem*, 4, Lisboa, Seara Nova, 1934, pp. 229-275.

¹⁴ CORTESÃO Jaime, *Os factores democráticos na Formação de Portugal* (ob. cit.), pp. 133-158; *Idem*, *Os Descobrimentos portugueses*, vol. 1, Lisboa, Arcádia, s.d., pp. 146-169; *Idem*, “A génese da expansão portuguesa”, em *História da Expansão Portuguesa*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1993, pp. 13-29.

¹⁵ GODINHO Vitorino Magalhães, “O problema das origens na historiografia portuguesa”, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, Lisboa, D. Quixote, 2007, pp. 51-67, e “Os factores do surto da expansão quatrocentista”, *idem*, pp. 111-123. Cfr. do mesmo autor, *A Economia dos Descobrimentos Henriquinos*, Lisboa, Sá da Costa, 1962, pp. 37-50 e 69-81.

No entanto, trata-se de um modelo que, quando analisado com cuidado, manifesta algumas fragilidades e, portanto, apresenta dificuldades. Limito-me a citar uma que me parece ter relação directa com a temática deste simpósio.

Com efeito, a questão é importante se olharmos para o título escolhido para esta reunião: *A Formação da Marinha Portuguesa. Dos Primórdios ao Infante*. Colocando as balizas cronológicas (*Primórdios* e *Infante*) ao lado da afirmação de que há um período de *formação da marinha portuguesa*, e se aceitarmos que há uma lógica na articulação entre estes três elementos (1. *Formação da marinha*; 2. *Primórdios*; 3. *Infante*), é inevitável formular a seguinte pergunta: em que aspectos o *antes* (a *Formação* e os *Primórdios*) explica o *depois* (o *Infante*)?

A meu ver, a historiografia não deu ainda uma resposta satisfatória a esta pergunta. E importa tentar explicar a razão pela qual isso acontece.

Regressando ao título deste simpósio, é portanto evidente que ele expressa o modelo interpretativo que, desde o século XIX, tem sido dominante. Em certa medida, esse título tem um mérito: na sua formulação tradicional é tranquilizador, já que remete para esquemas argumentativos que há muito conhecemos. Mas não esclarece a questão de fundo: admitindo que a primeira expansão marítima portuguesa tem antecedentes, qual é o papel que nessa *antecedência* tem a marinha portuguesa? E é neste ponto que residem as fragilidades e as dificuldades para as quais já se fez referência.

Lendo o prólogo de C. R. Boxer ao seu *O Império Marítimo Português 1415-1825*, intitulado *A orla ocidental da Cristandade*, ficamos com muitas dúvidas sobre a possibilidade de ser dada uma resposta afirmativa, embora seja dito, em boa verdade, que o autor não apresenta nenhuma solução alternativa¹⁶. E idêntica insatisfação resulta da leitura de muitos outros textos. Assim, repito a pergunta: qual é o papel que nessa *antecedência* tem a marinha portuguesa?

Admito que esta pergunta possa parecer desnecessária, porque a resposta se apresenta como óbvia. Mas assim não é. Porque a pergunta feita não tem resposta fácil.

Tanto quanto é do meu conhecimento, quem melhor colocou estes problemas foi Luís Filipe Thomaz. Este autor, num texto intitulado *Expansão portuguesa e expansão europeia – reflexões em torno da génese dos descobrimentos*, pergunta a certa altura porque razão a Península Ibérica (e, no seio desta, Portugal) iniciou a certa altura a expansão mundial¹⁷? E depois de discutir as duas possíveis respostas (uma delas defendendo que Portugal se lança na expansão como passo subsequente a um processo de desenvolvimento, e a outra procurando explicar essa mesma expansão como fuga à pobreza do país, elimina ambas por absurdas e simplistas, defendendo que a “*solução do problema terá necessariamente de estar numa interpretação mais subtil e mais rica em cambiantes*”¹⁸. Esta maior subtilidade e maior riqueza em cambiantes traduz-se, no texto de Luís Filipe Thomaz, numa análise pormenorizada das várias facetas que tradicionalmente têm sido

¹⁶ BOXER C. R., *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*, Manchester, Carcanet, 1991 (trad. portuguesa, *O Império Marítimo Português 1415-1825*, Lisboa, Edições 70, 1992, pp. 19-30).

¹⁷ TOMAZ Luís Filipe, *De Ceuta a Timor*, Lisboa, Difel, 1994, pp. 1-2.

¹⁸ TOMAZ Luís Filipe, *De Ceuta a Timor*, (ob. cit.), p. 6.

apontadas: razões geográficas relacionadas com o posicionamento da costa portuguesa, factores dependentes do desenvolvimento das pescas e do comércio marítimo, influência do Mediterrâneo e do comércio italiano, dialécticas dos ciclos económicos (as fases A e B de que nos falam alguns autores), etc.¹⁹ A ponderação por ele feita do valor de cada tipo de factores é certamente enriquecedora (já pelas dimensões do problema que são sublinhadas, já pelos argumentos cuja fragilidade é demonstrada), mas a questão de fundo continua sem encontrar uma resposta satisfatória: qual é a razão dos portugueses, qual é a razão do Infante D. Henrique? É a pergunta feita por F. Fernández-Armesto: “*Porque razão Portugal – e muito menos Castela – não foi precedido no Atlântico por franceses, catalães ou genoveses?*”²⁰

Não é fácil encontrar a resposta adequada. Este mesmo autor, quando posteriormente analisa este problema num ensaio de grande fôlego intitulado *A Expansão Portuguesa num contexto global*²¹, volta a repetir a pergunta, agora ampliando o seu âmbito. Escreve: “*porquê o Ocidente? Porque é que a região e a civilização a que Portugal pertence desempenharam um papel inédito neste período e levaram a cabo realizações tão desproporcionadas em relação ao seu potencial aparente?*”²²

Em relação a Portugal, a resposta dada por Fernández-Armesto parece-me insuficiente. É certo que o protagonismo e a precocidade lusitana constituem um problema a resolver. Aliás, o sub-título que a certa altura é introduzido é interessante: *O problema de Portugal: um pequeno ponto de partida*²³. E aponta: população escassa, fragilidade económica, opção marítima vista como saída a estas limitações, posição periférica, espírito de aventura, laivos de messianismo, capacidade para controlar ventos e correntes marítimas²⁴.

Peço desculpa pela insistência, mas vejamos com cuidado o perfil dos argumentos utilizados. Porque razão a população escassa, a fragilidade económica, etc., lançam Portugal nos mares? Terão que se indicar duas coisas: primeiro qual é a razão da ligação entre uma e outra; depois, porque é que, em outras paragens, idêntica escassez demográfica, idêntica fragilidade económica, etc., não provocaram os efeitos que se conhecem em Portugal. Salvo melhor opinião, continuamos a dar voltas ao tema sem conseguir resolvê-lo.

Na verdade, creio que o problema em causa só poderá ser resolvido com a alteração dos dados da pergunta. Com efeito, nem sempre se podem identificar *antecedentes* e *causas*. Dois exemplos:

¹⁹ Tive oportunidade de resumir estes argumentos, com indicação da respectiva bibliografia, em FONSECA Luís Adão da, *La storiografia* (ob. cit.), pp. 314-319.

²⁰ FERNÁNDEZ-ARMESTO F., *Antes de Colón. Exploración y colonización desde el Mediterráneo hacia el Atlántico, 1229-1492*, Madrid, Ediciones Catedra, 1993, p. 237.

²¹ FERNÁNDEZ-ARMESTO Felipe, “A Expansão Portuguesa num contexto global”, em BETHENCOURT Francisco, CURTÓ Diogo Ramada (dir.), *A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800*, Lisboa, Edições 70, 2010, pp. 491-524.

²² *Idem*, p. 494.

²³ *Idem*, pag. 495.

²⁴ *Idem*, pp. 495 e seguintes.

- Podemos encontrar a explicação da conquista de Ceuta ou da colonização das primeiras ilhas do Oceano sem explicarmos porque o não fizeram os castelhanos ou os genoveses?
- Podemos encontrar a razão pela qual os Infantes de Avis patrocinaram sucessivas expedições na costa ocidental africana sem explicarmos porque razão os italianos – que as conheciam e as praticavam desde antes dos portugueses²⁵ – só em casos muito contados se interessaram por essa costa?

É óbvio que, em termos gerais, todas as questões interessam. Mas o valor de cada uma depende da pergunta que se faz. No caso do presente texto, o que fundamentalmente importa explicar é a decisão tomada pela geração do Infante D. Henrique (ou seja os responsáveis políticos portugueses da primeira metade do século XV) de *avançarem pelo mar* (perdoe-se-me esta expressão).

C. R. Boxer, em determinado momento, faz a pergunta correcta. E os termos em que essa pergunta é feita acabam por questionar grande parte das achegas, interpretações e explicações aduzidas pela historiografia anterior: *“Porque é que os Ibéricos foram bem sucedidos numa empresa em que os Mediterrânicos teriam falhado? Porque é que Portugal tomou a dianteira quando os marinheiros e navios biscainhos eram tão bons como quaisquer outros na Europa? Quais foram os motivos que impulsionaram os dirigentes e os organizadores da expansão marítima portuguesa? Seguiram esses dirigentes um plano consistente e cuidadosamente programado ou estariam preparados para adaptar os seus objectivos e métodos às circunstâncias? Teria a inspiração original e a chefia vindo fundamental, se não inteiramente, do Infante D. Henrique [...], ou de outros membros da Casa Real de Avis? Ou teria a força impulsionadora vindo duma classe média mercantil cuja influência aumentara condideravelmente depois da crise revolucionária de 1383-1385 [...]?”*²⁶.

Por sua vez, Vitorino Magalhães Godinho não está muito longe de Boxer quando escreve:

1. *“O problema das origens e das causas do arranque e linhas de evolução não se reduz à averiguação das razões que moveram o Infante D. Henrique ou qualquer outro personagem, nem pode formular-se adequadamente a partir desta interpretação”;*
2. *“O problema das razões que moveram o Infante D. Henrique ou as outras personagens não sintetiza a averiguação das causas e sentido das suas condutas”*²⁷.

Assim, em face o que se acaba de referir, penso que a questão pode ser formulada nos seguintes termos: o que é que leva um responsável político a romper com o quadro de expectativas tradicionalmente dominantes num determinado contexto social, tomando

²⁵ NEWITT Malyn, *A History of Portuguese overseas expansion, 1400-1668*, Londres & N. York, Routledge, 2005, pp. 6-8.

²⁶ BOXER C. R., *O Império Marítimo Português* (ob. cit.), p. 35.

²⁷ GODINHO Vitorino Magalhães, *A Expansão Quatrocentista* (ob. cit.), p. 354, cfr. do mesmo autor, *A Economia dos Descobrimentos* (ob. cit.), p. 211.

um conjunto de decisões que o levam a enveredar por um caminho diferente? Ou dito de outro modo: o caminho porque se envereda, a partir de determinada altura, não terá sido praticado antes e, portanto, a ruptura não terá sido tão grande como usualmente se pensa?

É isto que eu pretendo esclarecer ns páginas que se seguem. Em resumo, trata-se de explicitar um fenómeno europeu e, depois, de explicar como é que esse fenómeno foi assumido em Portugal.

No conjunto da história medieval do Oceano Atlântico (história que remonta a finais do século X, com as migrações oceânicas dos Escandinavos), há um momento que é especialmente importante para a Península Ibérica ocidental. Entre finais do século XIII e finais do XIV/inícios do XV, mercê de uma evolução que decorre de uma dinâmica europeia de âmbito muito mais vasto, na costa da Península Ibérica ocidental tem lugar a articulação histórica do *Oceano Atlântico* com o *Mar Mediterrâneo*, fenómeno esse que vai ter enorme importância. A meu ver, o problema consiste, assim, em diagnosticar o perfil dessa articulação e a forma como ela foi assumida em termos de política naval pelo poder português. Uma vez feita esta ligação, creio que se torna mais fácil definir o quadro em que o *take of* marítimo português tem lugar.

E começo por sublinhar brevemente dois aspectos, que reputo importantes.

Sublinho, em primeiro lugar, o modo como a história oceânica, a partir do século XII, afecta progressivamente a vida dos reinos da Península Ibérica ocidental. Assim temos, por um lado, um *primeiro Atlântico*, limitado entre o Mar do Norte e o Cantábrico, determinado por coordenadas meridianas, projectado verticalmente ao longo das costas francesas nos séculos XII e XIII, e, mais tarde, como consequência da abertura da rota do Estreito de Gibraltar, alargado para o Mediterrâneo Ocidental; mas, por outro lado, posteriormente, já iniciado o século XV, desenvolve-se um *segundo espaço Atlântico* que, embora nascendo do anterior e coexistindo com ele, se projecta horizontalmente no quadro da expansão mediterrânea para ocidente, de que o “*spostamento verso Occidente*” – para utilizar as palavras de Roberto S. Lopez, no seu comentário à conhecida obra de Jacques Heers – *Gênes au XVe siècle*²⁸ – constitui um dos aspectos mais relevantes.

E sublinho, em segundo lugar, a íntima ligação ao Mediterrâneo do espaço marítimo que, de Gibraltar se estende para Ocidente até às ilhas oceânicas (Açores, Madeira, Canárias), o qual constitui por assim dizer um *Mediterrâneo exterior*. Aliás, a bibliografia, desde há anos, vem chamando a atenção para essa articulação, qualificando este espaço como um verdadeiro *Mediterrâneo do Atlântico*. Outros chamam-lhe *Atlântico próximo*.

É um facto que Portugal é directamente afectado por esta dualidade. Mas Castela também o é. Por isso, as relações entre ambas as coroas vão reflectir as consequências desta situação. Trata-se de um tópico muito importante – podemos dizer que atravessa

²⁸ LOPEZ Roberto Sabatino, “Quattrocento genovese”, *Rivista Storica Italiana*, 75, IV, 1963, p. 712. Sobre isto veja-se o meu estudo FONSECA Luís Adão da, “La storiografia portoghese tra Mediterraneo e Atlantico”, em *L’Europa tra Mediterraneo e Atlantico. Economia-Società-Cultura*, (dir. AIRALDI, Gabriella), Génova, ECIG, 1992, pp. 15-21.

a nossa história ao longo dos séculos – mas que, por se afastar do tema deste simpósio, deixo agora de parte. Mas aqui fica uma chamada de atenção para esta circunstância²⁹.

A consideração destes problemas não nos pode fazer esquecer que, contemporaneamente, se processam profundas transformações no sistema de comunicações internacionais no oeste europeu. É em finais do século XIII que tem lugar o alargamento ao Mediterrâneo do espaço do *primeiro Atlântico alargado*, a que há pouco aludi, e, mercê do qual, a Península ocidental vai aparecer estrategicamente colocada no seio da rota cujo ponto de referência axial se situa no estreito de Gibraltar. Consequentemente, numa conjuntura em que os avanços da *reconquista* colocam Portugal e Castela lado a lado no extremo meridional da Península, com a imperiosa necessidade de definirem as fronteiras em terras recentemente *reconquistadas*, as regiões meridionais ibéricas adquirem uma insuspeita relevância porque se encontram na fachada de acesso a Gibraltar.

Assim se explica a razão pela qual a monarquia portuguesa, na transição do século XIII para o XIV, extraindo todas as consequências que decorrem do fim da *reconquista*, percebe que daí advém a necessidade de definir uma política marítima.

Vejamos em que medida tal acontece. A este propósito, permito-me recordar que, após a conquista do Algarve e poucos anos depois do acordo de fronteiras com Castela (tratado de Acanices de 1297), em 1319, pela *Ad ea ex quibus* de João XXII, o rei de Portugal obtrém do papa a fundação da Ordem de Cristo. E, logo no ano seguinte, em 1320, pela bula *Apostolice sedis*, o mesmo papa – aludindo à acção do rei lusitano e à contratação do genovês Pessanha, em 1317, para chefiar a armada portuguesa – equipara a armação de galés no Estreito de Gibraltar à cruzada, ou seja, legitima a estratégia naval da monarquia portuguesa. É difícil não estabelecer uma relação estreita entre estes dois diplomas, nomeadamente quando se recorda que, por disposição expressa da já citada bula de criação da Ordem, a sua primeira sede foi Castro Marim, próximo da foz do rio Guadiana. Manifesta-se, desta forma, a importância atribuída ao horizonte marítimo pelos novos responsáveis.

Em resumo, em 1319-1320, a monarquia portuguesa define uma estratégia militar e marítima para o reino (e, consequentemente, também uma estratégia política), a partir da ampliação do entendimento tradicional de *Reconquista*: da luta no território *nacional* (se é que se pode assim dizer) evolui-se para a promoção da guerra num espaço que, embora situado fora das fronteiras do reino, se considera próximo. Ou seja, define-se

²⁹ Tive oportunidade de o analisar em FONSECA Luís Adão da, “Portugal e o Mediterrâneo, entre Castela e Marrocos. A formação da fronteira marítima nos séculos XIV-XV e a noção de espaço político descontinuo”, *População e Sociedade*, vol. 17, 2009, pp. 45-60. Como escrevi neste texto, “é importante ter consciência de que a definição do Estreito como fronteira estratégica meridional lusitana implica um grave problema: Gibraltar, nestes anos, também é definida, pelo reino de Castela, nos mesmos termos. Ou seja, Portugal coloca a sua fronteira estratégica em casa do vizinho – perdoe-se-me a expressão – este pensamento estratégico só não constitui um temendo erro porque foi acompanhado por uma outra opção: a necessidade imperiosa de aliança e paz com Castela. Só assim Gibraltar não servirá de ponto de partida para constantes conflitos. Na realidade, esta vai ser uma constante na futura política diplomática lusitana: sempre que a conjuntura convida Portugal a dar prioridade a Gibraltar – e quem diz Gibraltar, diz Magreb, diz Mediterrâneo Ocidental – é forçosa a aproximação peninsular. Quando são outras as prioridades, Gibraltar e o Mar Interior são esquecidos...”, p. 49.

então uma nova fronteira estratégica: com a passagem da continentalidade ao mar, a guerra marítima e o corso adquirem a dimensão de cruzada. Mas, ao mesmo tempo, as implicações diplomáticas desta estratégia política são evidentes: perante Castela, a defesa dos nossos interesses passa pela afirmação de uma *dupla fronteira* (a fronteira territorial, por um lado, e, por outro, a fronteira estratégica da defesa das rotas comerciais e militares, situada mais além da primeira). São vários os exemplos que se poderiam apontar, situados cronologicamente na primeira metade do século XIV³⁰.

A vinda do genovês Pessanha para Portugal, a partir de 1317 e a reorganização da frota portuguesa a partir de então insere-se em todo este processo e só nele, a meu ver, encontra sentido. Por isso, não creio estar longe da verdade se disser ser esta matriz (ou, se quisermos, esta influência) italiana que explica a definição estratégica que acabo de referir. Em breves palavras, direi que, neste primeiro quartel do século XIV, os genoveses que vêm para Portugal protagonizam a transferência para um horizonte oceânico (na altura, limitado, é certo, mas de qualquer maneira oceânico) de um dos grandes pilares da tradicional estratégia marítima mediterrânica: a noção de uma fronteira marítima³¹.

Verifica-se, em suma, a importância do processo iniciado em Portugal em finais do século XIII. Em inícios do século XIV, determina-se a fronteira estratégica meridional que aponta para Gibraltar. Não é por acaso que o rei de Portugal, quando organiza a armada portuguesa sediando-a no Algarve (especialmente em Tavira), declara ser o *Estreito* o seu espaço preferencial de navegação.

E o que pretende dizer quando se fala de uma fronteira estratégica meridional?

Na sequência da resolução do contencioso da fronteira terrestre, em Alcanices (já há pouco o referi), é dado um passo muito importante no processo de definição do sistema de relações externas de Portugal, o qual, desenhado na transição do século XIII para o XIV, se manterá sem grandes alterações durante mais de trezentos anos. Em termos materiais, trata da fronteira terrestre; formalmente, insere-se num modelo que aponta para uma fronteira de outro tipo: o da fronteira estratégica. Através deste processo, para Portugal, a fronteira do Mediterrâneo (entenda-se o Estreito de Gibraltar) é assumido, em termos políticos, como *lugar* onde se projecta uma primeira noção de fronteira marítima, na sua tripla dimensão: afirmação de um poder naval, limite do espaço da Cristandade em face do mundo muçulmano, articulação diplomática com o reino vizinho. Por isso, qualifico-a como uma fronteira estratégica. Por isso, a considero tão importante.

Na perspectiva da história portuguesa, este processo não termina aqui. Em finais deste mesmo século XIV (em 1386), com o tratado de Windsor, determinar-se-á a fronteira estratégica setentrional que aponta para o canal da Mancha. Portugal vive então um período especialmente agudo na sua vida político-social conhecido pela designação de crise de 1383-1385. E, neste contexto, este tratado, em termos de estratégia política, significa que a monarquia portuguesa define uma fronteira estratégica setentrional para o

³⁰ Os aspectos apontados nestes parágrafos estão mais desenvolvidos em FONSECA Luís Adão da, *Portugal e o Mediterrâneo, entre Castela e Marrocos*, pp. 47-49.

³¹ FONSECA Luís Adão da, "O Mediterrâneo e a fronteira marítima de Portugal nos séculos XIV-XV", em *Frontiere del Mediterraneo* (ed. CADEDDU, Maria Eugénia; MELE, Maria Grazia), Pisa, Edizioni ETS, 2006, pp. 41-60.

país, colocando-a no referido canal. Recorde-se que, por força do estipulado no tratado, para além das suas implicações políticas e comerciais, a monarquia lusitana compromete-se a enviar anualmente uma armada para a defesa conjunta das águas do Canal. Numa conjuntura extremamente difícil como aquela, assumir esse compromisso só não pode ser interpretado como uma leviandade diplomática se se admitir que a monarquia portuguesa aceitava estar a defender, nos mares do norte, a fronteira marítima nacional. Como Tiago Viúla de Faria chamou a atenção, muito provavelmente, esta decisão portuguesa não terá sido alheia ao interesse inglês pela defesa da individualidade lusitana nestes anos da crise de 1383-1385³².

Assim, o significado da decisão plasmada em Windsor é tanto maior quanto se situa na sequência da decisão anterior, datada de inícios do século, pela qual Portugal tinha definido uma fronteira estratégica meridional, apontada para o Estreito de Gibraltar, como já disse. Em certa medida, ambas as fronteiras complementam-se (fundem-se, poder-se-á dizer) numa mesma doutrina defendida pelos responsáveis portugueses ao longo do século XIV, e que o Portugal do século XV vai directamente herdar – e desenvolver – que assenta na conjugação de duas ideias-força: só é possível desenvolver uma política de âmbito europeu (continental ou peninsular) a partir do domínio das articulações de um espaço marítimo delimitado em função de Gibraltar, por um lado; e, por outro lado, o domínio de tais articulações pressupõe a definição de novos horizontes em função do papel fundamental da retaguarda marítima, que, no caso português, vai ter uma indispensável dimensão oceânica.

Aproveito para sublinhar esta última noção, de retaguarda, porque ela vai, em finais do século XIV, enriquecer a noção de fronteira marítima tal como tinha sido definida em meados da primeira metade da centúria, e à qual já fiz referência. Recordo o que atrás disse: a noção de fronteira marítima tinha, então, uma tripla dimensão: afirmação de um poder naval, limite do espaço da Cristandade em face do muçulmano, articulação diplomática com o reino vizinho. Surge agora uma quarta, a de retaguarda.

³² “If the proceedings in parliament in October 1382 implied that the benefits of Anglo-Portuguese trade were not as attractive as the connection with Flanders, the link with Portugal was long-established and developing, stimulated by both governments and by the precariousness of Anglo-Castilian relations. As to military benefits, they were clearly valuable. Portugal’s naval industry thrived, it having been established that the Portuguese fleet might be capable of standing up to that of Castile. In the summer of 1381, for example, Fernando I of Portugal had been able to send a fleet 6000 men strong, which included 21 galleys and four naus (a type of carrack), to face a Castilian squadron in its home waters, off Seville. In its heyday under Fernando the Portuguese fleet may have comprised as many as 30 galleys, along with another 30 naus. If we consider that at this time the king of England possessed no more than four or five ships, then Portuguese sea power might be an invaluable asset or a real menace, if allowed to fall into Franco-Castilian hands. It will not be difficult to understand, therefore, that contemporaries counted a Portuguese alliance an influential element when formulating English foreign policy in this period” (FARIA Tiago Viúla de, “Tracing the ‘chemyn de Portyngale’: English service and servicemen in fourteenth-century Portugal”, *Journal of Medieval History*, 37, 2011, pp. 258-259).

^{Sobre} estes aspectos relacionados com o Tratado de Windsor, veja-se o meu texto *O Essencial sobre o Tratado de Windsor*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1986, assim como RUSSELL Peter E., “Galés portuguesas ao serviço de Ricardo de Inglaterra (1385-89)”, *Revista da Faculdade de Letras de Lisboa*, 2ª série, 18, 1953, pp. 61-73 (reeditado na colectânea do mesmo autor *Portugal, Spain and the African Atlantic. 1343-1490*, Aldershot, Variorum-Ashgate, 1995, nº IV).

Se estas múltiplas facetas da noção de fronteira marítima estão já presentes no século XIV, será a centúria seguinte – e a referida dimensão oceânica – que lhes vai conferir uma maior expressão. Com efeito, em termos de grandes linhas de actuação política, a herança recebida pelo Portugal do início do século XV não pode ser mais clara. Assumindo a tradição que vem da centúria anterior, o poder real parece ter a consciência clara de que a marginalidade de Portugal em relação ao continente europeu e à Península Ibérica só pode ser compensada pela assunção de uma centralidade em relação às rotas marítimas que ligavam o Mediterrâneo ao Mar do Norte, e vice-versa. Mas, a expansão oceânica vai reforçar esta ideia com uma segunda componente que, embora constitua uma consequência natural da primeira preocupação, incorpora a noção de mar como retaguarda.

Em suma, é a afirmação desta doutrina estratégica que explica as diferentes decisões políticas que conduziram ao desencadear da expansão portuguesa a partir do início do século XV (Ceuta, Tânger, Alcácer Ceguer, Arzila, Canárias, Açores e Madeira, costa ocidental Africana, etc.)³³.

Falta apenas um último comentário: quando é que o poder régio português percebe que esta *centralidade marítima* é fundamental à sobrevivência do reino? Penso que esta consciencialização tem lugar no quadro europeu da primeira parte da chamada *Guerra dos 100 Anos*, sobretudo durante o reinado de D. Fernando e a *Crise de 1383-1385*. Mais concretamente, a referida tomada de consciência terá sido assumida em termos políticos entre Março de 1384 (partida dos embaixadores portugueses para Inglaterra) e Março de 1385 (realização das Cortes de Coimbra); se quisermos prolongar um pouco mais o tempo, poderemos ir até Maio de 1386 (assinatura do Tratado de Windsor).

Tive a oportunidade de analisar este problema em trabalhos anteriores, pelo que não vou repetir aqui o que nesses textos escrevi³⁴. Considero, no entanto, que não posso deixar de transcrever umas linhas onde procuro mostrar o que realmente aconteceu. Trata-se de fazer uma reflexão sobre o que se passou com o Mestre de Avis, primeiro, defensor e regedor do Reino, depois, rei de Portugal D. João I, durante estes 24/26 meses fulcrais: “*Sem entrar em pormenores – escrevi –, direi que este [refiro-me ao futuro D. João I] parece evoluir desde uma posição favorável à aproximação de Portugal a Castela [...] para uma cada vez mais clara inclinação para o lado pró-britânico. Trata-se de um fenómeno que se acentua a partir do decorrer do primeiro semestre de 1384 e para o qual terão contribuído vários factores [...]. Creio, aliás, que idêntico processo de evolução se nota em termos da sensibilidade social dominante. O palco onde esta evolução se nota de forma mais clara é o das Cortes de Coimbra [...]. [O]s capítulos gerais aí apresentados revelam um discurso ideológico revelador dos interesses socio-económicos da burguesia mercantil das cidades do*

³³ Vd. FONSECA Luís Adão da, *Os Descobrimentos e a formação do Oceano Atlântico*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999.

³⁴ FONSECA Luís Adão da, *O Essencial sobre o Tratado de Windsor* (ob. cit.); FONSECA Luís Adão da, “Significado da Batalha de Aljubarrota no contexto da conjuntura política europeia no último quartel do séc. XIV”, em *A Guerra e a Sociedade na Idade Média* (Actas das VI^{as} Jornadas Luso-espanholas de História Medieval [2008]), Torres Novas, Sociedade Portuguesa de Estudos Medievais, 2009, vol. 1, pp. 57-74.

*litoral. Assim, em perfeita coerência com o que sabemos serem os valores defendidos por essa burguesia, são os próprios procuradores a declararem que tais valores se pautam pelo modelo inglês: com efeito, a abrir o primeiro capítulo geral, e ao indicarem que tipo de relação deve o rei manter com os seus conselheiros, esclarecem: [cito] porque “assim se costuma fazer pelos Reis de Inglaterra”, e por isto “são louvados em todas as partes do mundo” [...]*³⁵ *Quer isto dizer o seguinte: no entendimento das cidades marítimas portuguesas na segunda metade do séc. XIV, Portugal só tem possibilidades de manter o acesso privilegiado às rotas do Atlântico meridiano num quadro político e diplomático de perfeita demarcação relativamente às rotas castelhanas, vascas ou andaluzas, na medida em que as frotas do reino vizinho se desenvolvem também no mesmo espaço. Com efeito, a eventualidade de os barcos portugueses terem acesso ao Atlântico no quadro de uma aliança com Castela acabaria por subalternizar a nevegação lusitana nessas rotas; isto é, acabaria por ser fatal a todo o nosso relacionamento comercial externo. Nestas circunstâncias, não é exagerado afirmar que, no reinado de D. Fernando e durante o Interregno, a nossa burguesia demonstra possuir um perfeito conhecimento das coordenadas da situação, das nossas possibilidades e das nossas limitações. Recusa – repetidamente – apoiar uma política internacional que, embora obedeça a uma certa lógica diplomática, acabaria por ter sérios inconvenientes na sua vertente comercial. Por isso, a mesma burguesia marítima prefere outra orientação que, segundo ela, assegura melhor ao País esse acesso preferencial ao espaço atlântico”*³⁶.

É, como sabemos, esta a orientação que irá conduzir à assinatura do Tratado de Windsor com a Inglaterra, em Maio de 1386, a que já fiz alusão. No século XV, há um autor que resume o que acabo de dizer de forma muito clara. Trata-se de Gomes Eanes de Zurara, quando escreve o seguinte: “*aos portugueses, de uma parte nos cerca o mar, e da outra temos muro no reino de Castela*”³⁷.

Quando há pouco, admitindo que a primeira expansão marítima portuguesa tem antecedentes, perguntei qual é o papel que nessa *antecedência* tem a marinha portuguesa, e sublinhei as dificuldades que há em considerar como *verdadeiros antecedentes* realidades tais como o desenvolvimento mercantil, da pesca e do comércio internacional, ou mesmo da própria marinha lusitana. Entre outros aspectos, procurei mostrar como a referência a essas realidades, por si só, não as transforma em antecedentes da nossa expansão marítima. Provavelmente, nenhuma delas é específica da monarquia portuguesa de então, pelo que – repito – por si só, não são antecedentes da nossa expansão marítima.

Há aqui um problema que corresponde a um princípio básico da teoria da decisão política. O matiz é, a meu ver, fundamental. Porque podemos formular juízos correctos e diagnósticos certos, e nem por isso conseguimos explicar porque razão aconteceu aquilo que aconteceu. Vejamos, por exemplo, as observações que Vitorino Magalhães Godinho apresenta na conclusão do seu estudo sobre *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*. Assim,

³⁵ SOUSA Armindo de, “O discurso político dos concelhos nas Cortes de 1385”, *Revista da Faculdade de Letras do Porto*, série 2ª, vol. 2, 1985, p. 31 [nota] e p. 39.

³⁶ FONSECA Luís Adão da, *Significado* (ob. cit.), p. 70-71.

³⁷ ZURARA Gomes Eanes de, 1992 – *Crónica da tomada de Ceuta*, Mem Martins, Publicações Europa-América, 1992, p. 52.

a constatação que ele faz de que há duas orientações na expansão, a conquista territorial e a navegação comercial, cada uma correspondendo a *interesses contrastantes da nobreza e da burguesia*, com todos os matizes que são acrescentados³⁸, não constitui explicação suficiente, uma vez que tais interesses contrastantes também existiram em outras áreas geográficas onde a expansão, nesse momento, não teve lugar.

Por isso, proponho que coloquemos o problema no âmbito da decisão política, a qual, como é sabido, constitui o cerne da própria política, ontem e hoje. Quando os responsáveis portugueses do início do século XV, assumindo uma tradição que remonta a inícios da centúria anterior mas que tinha sido actualizada como decisão central da estratégia do reino durante a crise dinástica de 1383-1385, definem como princípio básico da estratégia nacional a noção de uma dupla fronteira articulada com a noção de retaguarda marítima, estão a lançar as bases da grande ideia estratégica da expansão marítima portuguesa nos séculos XV e XVI: refiro-me à noção de espaço político descontínuo. Já tratei este tema em outro lugar³⁹.

De qualquer modo, seja-me permitida uma última observação. Creio que reside neste ponto o sentido do título que dei a esta minha intervenção: *Raízes da estratégia subjacentes à primeira expansão marítima portuguesa*. Terá sido, em suma, esta fronteira marítima, plástica e em constante mutação, que vai dar origem à dimensão descontínua do espaço político português, que está na base daquilo que, segundo Russell-Wood, caracteriza a expansão lusitana: o ter sido motora de “*um mundo em movimento*”⁴⁰.

³⁸ GODINHO Vitorino Magalhães, *A Expansão Quatrocentista* (ob. cit.), pp. 355-356. Cfr. do mesmo autor, *A Economia dos Descobrimentos* (ob. cit.), p. 212.

³⁹ FONSECA Luís Adão da, *Portugal e o Mediterrâneo, entre Castela e Marrocos* (ob. cit.).

⁴⁰ RUSSELL-WOOD A. J. R., *A world on the move. The Portuguese in Africa, Asia and America 1415-1808*, Manchester, Carcanet, 1992 (trad. portuguesa, *Um mundo em movimento. Os portugueses na África, Ásia e América [1415-1808]*, Lisboa, Difel, 1998).

A MARINHA NO REINADO DE D. FERNANDO

António Costa Canas

INTRODUÇÃO

O período correspondente aos descobrimentos portugueses tem sido objecto de inúmeros estudos sobre os navios, a arte de navegar, as armadas, etc. Como explicar este interesse? Certamente que uma explicação está no facto de ser uma época de esplendor na história portuguesa. Por outro lado, a existência de inúmeros textos da época, sobre os mais variados assuntos, facilita o seu estudo.

Já em relação a tempos anteriores sucede exactamente o contrário: são praticamente inexistentes os textos relacionados com assuntos náuticos. Certamente que tal acontece porque antes dos descobrimentos as actividades náuticas dos Portugueses seriam essencialmente ligadas à pesca, ao comércio de cabotagem ou ao corso e efectuadas a pouca distância de costa. Por essa razão não existem textos dedicados em exclusivo à descrição dessas actividades.

Apesar desta falta de textos de cariz náutico, podemos recolher informações sobre essas actividades em textos escritos com objectivos específicos, como é o caso das crónicas. Neste estudo centraremos a nossa atenção na *Crónica de D. Fernando*, de Fernão Lopes. Para este colóquio foi-nos proposto que abordássemos os assuntos: “Navios” e “Arte de Navegar”. Consultámos a fonte que escolhemos, em busca de informações sobre esses temas, apresentando aqui os resultados dessa pesquisa. No entanto, antes de analisar os assuntos propostos começaremos por perceber o que são as crónicas e qual a sua utilidade enquanto fonte histórica. Quanto à temática marítima iniciaremos a nossa análise pelas medidas tomadas pelo monarca para fomento das actividades ligadas ao mar, à qual se seguirá o estudo das informações sobre “Navios” e “Arte de Navegar”.

O QUE É UMA CRÓNICA?

Com o intuito de obtermos resposta para a nossa questão: “O que é uma crónica?”, procurámos algumas definições deste conceito em obras de referência. No *Dicionário de Narratologia* encontrámos a seguinte definição: Considerada como narrativa historiográfica, a crónica medieval é um antepassado da moderna historiografia. Nos termos algo difusos que são próprios de manifestações literárias e paraliterárias medievais, a crónica faz prevalecer a dinâmica dos eventos como princípio que rege uma construção narrativa dotada de configuração temporal relativamente elementar, normalmente respeitando uma ordenação cronológica; o relato desses eventos, nem sempre apoiado no testemunho dos documentos (quando não existem ou escapam ao conhecimento do cronista) pode ser completado por uma discreta ou evidente ficcionalização, sobretudo quando está em

causa aquele que foi um dos propósitos da crónica medieval: proceder ao destaque de um herói (rei, guerreiro, etc.), cujo trajecto pessoal e histórico comanda o desenvolvimento da crónica¹.

Observemos em seguida a definição que o *Dicionário de História de Portugal* fornece para a mesma palavra: CRÓNICAS. Em geral, entende-se por crónicas os relatos históricos (especialmente dos tempos medievais) onde os factos aparecem registados e expostos de maneira simples e por ordem cronológica, sem que os respectivos autores procurem determinar-lhes as causas e efectuar o seu encadeamento. Os temas estavam, de ordinário, em acontecimentos de que os próprios cronistas foram, pelo menos em parte, contemporâneos, pelo que, às vezes, se chega a abundância de pormenores, mais úteis ao antiquário do que ao verdadeiro historiador, mas, em muitos casos, os seus autores não se limitaram a distinguir os factos ano a ano, como faz qualquer autor de *anais*. Na época moderna as obras de história escritas pelos contemporâneos dos factos relatados tomam de preferência o título de *memórias*. Escritas primeira e exclusivamente em latim, as crónicas redigiram-se depois também em idiomas vulgares. Está nelas a forma por excelência da história medieval. A maioria das obras desse tipo surgiu nos mosteiros, mas houve nelas um aspecto que as fez crescer de importância: a sua relação com a literatura, e assim melhor se pode apreciar o que esses relatos históricos oferecem em material indispensável para o estudo das letras do seu tempo. A designação *crónica* consagrou-se aplicada genericamente aos relatos históricos realizados na Idade Média (dai dar-se então, e de maneira indistinta, o nome de *cronistas* a todos os escritores históricos, se bem que, em muitos casos, agissem por incumbência superior, quase sempre de origem régia), e tanto assim que continuou em voga com aqueles em que se procurou encadear os factos, por vezes determinar as suas causas e até expô-los com arte e acentuado gosto literário. O nosso Fernão Lopes comprova o que se acaba de afirmar².

Destas definições alguns aspectos merecem realce. Em primeiro lugar, a importância da crónica como obra de historiografia. O cronista sente a preocupação de deixar um relato de eventos que permita perpetuar a memória de determinadas personagens. E quem é essa personagem central da crónica? Geralmente estes textos são elaborados para destacar os feitos de alguém pertencente às classes elevadas da sociedade, podendo ser um herói ou o próprio monarca.

Por outro lado, importa realçar que as crónicas são reconstituições históricas e não testemunhos directos. Fazem parte da historiografia. Os seus autores são homens que devem servir compromissos políticos aos quais se encontram ligados. Além disso, os cronistas não navegaram, não viveram os acontecimentos que descrevem, tendo recolhido as suas informações em conversa com aqueles que foram testemunha directa dos mesmos ou então pela leitura de documentação que interpretaram³.

¹ Carlos Reis e Ana Cristina M. Lopes, *Dicionário de Narratologia*, 5ª ed., Coimbra, Livraria Almedina, 1996, p. 87.

² José Pedro Machado, "Crónicas", Joel Serrão [dir.], *Dicionário de História de Portugal*, vol. II, Porto, Livraria Figueirinhas, [s.d.], p. 239.

³ Idem, *ibidem*, p. 286.

Antes de analisarmos que é o tema central deste estudo faremos uma breve alusão ao texto que foi a base do nosso trabalho: a *Crónica de D. Fernando*. O seu autor terá nascido em Lisboa cerca de 1380 e falecido na mesma cidade cerca de 1460. Foi secretário de D. João I e de seus filhos D. Duarte e D. Fernando. Desempenhou as funções de cronista tendo recebido de D. Duarte o encargo de redigir a crónica geral do reino. Pode ser considerado o primeiro historiador português pela forma como expõe os factos que relata⁴. Aquilo que importa realçar desta figura é o facto de ser um funcionário régio, estando a sua escrita de acordo com o que era considerado correto por parte daqueles que ele servia.

Fernão Lopes fornece-nos preciosos elementos para esta construção, é certo; mas como que a medo, fugazmente, desarticuladamente. Ele é, nunca o esqueçamos, um servidor da Casa de Avis, à qual deve tudo, e ser-lhe-ia muito penoso proceder de outra forma⁵.

A intenção última da sua obra é glorificar essa dinastia de Avis, especialmente o seu fundador, D. João I. Daí que seja natural que o cronista minimize a importância dos antecessores daquele rei, ou construa mesmo uma imagem negativa desses monarcas, para assim realçar o brilho e a magnificência dessa dinastia⁶. Deste modo os seus comentários à acção de D. Fernando denotam por vezes essa intenção de denegrir a imagem deste rei. No entanto, a sua obra é extremamente útil para a reconstrução histórica pela factologia fornecida e essencialmente porque os factos relatados podem, na sua maioria, ser confirmados como verdadeiros noutras fontes.

A MARINHA DE D. FERNANDO

A fonte que serviu de base a este estudo fornece-nos imensos dados sobre as actividades marítimas na época de D. Fernando assim como sobre as medidas que o monarca tomou no sentido de dinamizar essas actividades. Da leitura da crónica retiramos bastantes elementos sobre a participação dos navios portugueses em acções militares, nomeadamente contra Castela⁷. Podemos recolher informações sobre a preparação logística das armadas, sobre o recrutamento ou as condições de vida a bordo. Nenhum dos anteriores temas será objecto da nossa atenção particular. Estaremos, isso sim, preocupados com a

⁴ “Fernão Lopes”, *Lexicoteca. Moderna Enciclopédia Universal*, vol. XII, Lisboa, Círculo de Leitores, 1986, p. 78.

⁵ Salvador Dias Arnaut, Introdução à *Crónica de D. Fernando*, p. XXI.

⁶ Sobre essa questão da glorificação da dinastia de Avis, veja-se o texto de Luís de Sousa Rebelo, *A Concepção de Poder em Fernão Lopes*, [s.l.], Livros Horizonte, 1983. Não esquecer que esta dinastia chega ao poder numa época bastante conturbada, sendo necessário um processo de legitimação. Esse processo é iniciado por João das Regras que habilmente justifica o direito de ascensão de D. João I ao trono, mas não termina aí, existindo um longo processo, no qual se insere a obra de Fernão Lopes.

⁷ Este tema do emprego militar dos navios na época de D. Fernando já foi por nós analisado em: “A Marinha de D. Fernando”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. CXXXIII, Janeiro-Março 2003, pp. 65-100. Note-se que existem alguns assuntos que têm uma abordagem muito semelhante em ambos os artigos, embora existam matérias que apenas estudamos num ou no outro.

caracterização dos navios, as medidas de cariz fiscal e aduaneiro tomadas para incentivar o comércio marítimo. Finalmente, quanto à Arte de Navegar, não encontrámos na crónica elementos que nos indiquem que técnicas eram praticadas. Por esse motivo, a nossa abordagem será um pouco indirecta, isto é, indicaremos quais as mais modernas técnicas de navegação que se usavam na época, e que poderiam, ou não, ter sido utilizadas pelos nossos marinheiros.

MEDIDAS DE FOMENTO

Ao longo do seu reinado, D. Fernando promulgará diversos diplomas com medidas de incentivo às actividades marítimas. Qual a sua intenção ao tomar estas medidas? Certamente que entre os seus objectivos se contava: incrementar o comércio marítimo nacional, reduzir a utilização de navios estrangeiros e assegurar a disponibilidade de navios para uso real.

“Veemdo o muj nobre Rei Dom Fernamdo, como nom soomente desta samta e proveitosa hordenaçom que assi fezera se seguia gram proveito a el, e a todoo poboo do reino, mas ainda das mercadarias mujtas que delle eram levadas, e tragidas outras, avia gramdes e muj grossas dizimas, e que o proveito que aviam dos fretes os navios estramgeiros, era melhor pera os seus naturaaes, des i mujto moor homrra da terra, avemdo em ella mujtas naves, as quaaes o Rei podia teer mais prestes, quamdo comprissem a seu serviço, que as de provemcias mais alongadas...”⁸

Quais foram essas medidas? Foram o fornecimento gratuito de madeiras, inclusivamente das matas reais e a concessão de facilidades na aquisição de materiais destinados à construção e aparelhamento de navios. Para que serviam? Essencialmente, para fomentar a construção naval, ou a aquisição de navios já construídos.

“...hordenou, pera os homeens haverem moor voomtade de as fazer de novo, ou comprar feitas, qual mais semtissem por seu proveito, que aquelles qqque fizessem naas de cem tonees a cima, podessem talhar e trager pera a cidade, de quaaes quer matas que delRei fossem, quamta madeira e mastos pera ella ouvessem mester, sem pagamdo nenhuuma cousa por ella; e mais que nom dessem dizima de ferro, nem de fullame, nem doutras cousas, que de fora do reino trouvessem pera ellas: e quitava todo o direito que avia daver, aos que as compravom e vendiam feitas.”⁹

⁸ Crónica..., p. 243. Uma vez que a nossa fonte, donde faremos transcrições, será sempre a *Crónica de D. Fernando*, simplificaremos a respectiva referência, indicando apenas a primeira palavra do título e a página ou páginas de onde fazemos a transcrição.

⁹ Crónica..., p. 243.

Promulgou também diversas normas de âmbito fiscal, nomeadamente a isenção de taxas na primeira viagem e a redução de impostos na importação de produtos estrangeiros:

“Outrossi dava aos senhores dos ditos navios, da primeira viagem que partiam do seu reino carregados, todollos direitos das mercadarias que levavam, assi de tal, come de quaes quer outras cousas, tambem de portagem, como de sisa, come doutras emposições, assi de mercadarias que seeus donos das naaos carregassem, come dos outros mercatores. Dava mais aos donos das naaos ametade da dizima de todollos panos, e de quaaes quer outras mercadarias, que da primeira viagem trouvessem de Framdes, ou doutros logares, assi das cousas que elles carregassem, come das outras que outros carregassem em ellas.”¹⁰

D. Fernando faz questão de assegurar que os direitos se mantinham mesmo em caso de perda do navio. Além disso, esses mesmos direitos poderiam ser atribuídos a sociedades constituídas por vários indivíduos:

“...e acontecendo que os navios assi feitos ou comprados, perecessem da primeira viagem, mandava que estes privilegios durassem aos que os perdessem tres anos seguintes, fazendo ou comprando outros, e assi per quantas vezes o fizessem ou comprassem; e se dous em companhia faziam ou compravam alguma naao, ambos aviam estas meesmas graças.”¹¹

As medidas acima indicadas remetem-nos para uma outra questão, a da segurança das actividades marítimas. A navegação sempre foi uma atividade de alto risco. Ataques de piratas e de corsários, tempestades ou colisões são alguns dos factores que podem levar à perda dos navios. Consciente desse problema, o monarca vai criar um sistema que permitirá minimizar os prejuízos sofridos pelos armadores dos navios, em casos de infortúnio. Estamos a referir-nos à Companhia das Naus. Tratava-se de um fundo constituído por contributos de todos os aderentes. Esse fundo cobria os prejuízos que algum deles pudesse sofrer, nos moldes de um seguro marítimo.

Os já mencionados privilégios fomentaram o desenvolvimento da construção naval e o consequente incremento das actividades marítimas. Tendo percebido que a navegação era um factor de criação de riqueza, o monarca decidiu que seria importante que os proprietários sentissem maior segurança, para o caso de perderem os seus navios:

“Trabalhamdosse mujtos de fazerem naaos, e outros de as comprarem, per azo de taaes privilegios; e veemdo elRei como por esta cousa sua terra era melhor mantheuda e mais honrrada, e os naturaaes della mais ricos e abastados, per azo das mujtas carregações que se faziam; e queremdo prouveer com algum remedio de cada vez seer mais acreçemtado o conto de taaes navios, e os desvairados cajoões do mar nom deitarem em perdiçom

¹⁰ Crónica..., pp. 243-244.

¹¹ Crónica..., p. 244.

*aquelles que suas naaos de tal guisa se perdessem: hordenou com comsselho de huuma companhia de todas, pela qual se remediassse todo comtrario, per que seus donos nom caissem em aspera pobreza...*¹²

A Companhia das Naus regia-se por um esquema complexo de regras. Era efectuado o registo de todos os navios aderentes. Cada navio estava sujeito ao pagamento de percentagem para um fundo. Para gestão dos valores disponíveis foi prevista a existência de duas bolsas, em Lisboa e no Porto:

*“E posto assi em livros o dia e preço, por que foram comprados, ou feitos de novo, e a vallia delles, e quando foram deitados a augua, todo aquello que esses navios gaanhassem, fosse de seus donos e dos mareantes, como se sempre husou; e de todo quamto esses navios percalçassem de hidas e vijndas, assi de fretes come de quaaes quer outras cousas, pagassem pera a borssa dessa companhia duas coroas por çento; e que fossem duas borssas, huma em Lixboa, e outra no Porto.”*¹³

A perda de qualquer navio implicava o pagamento de uma indemnização compensatória. No caso de a bolsa não dispor de dinheiro suficiente para o pagamento era solicitava a cada membro da Companhia que disponibilizasse mais algum valor:

*“...e quando aconteçesse que alguum ou alguuns navios perecessem, per tormenta ou per outro cajom, e esto em portos, ou seguindo suas viageens, ou seemdo tomados per emijgos, imdo ou vijmdo em auto de mercadaria, que esta perda dos ditos navios que assi perecessem, se repartisse per todollos senhores de outros navios, per esta guisa: veersse a vallia de todollos navios que aaquell tempo hi ouvesse, e outro si o vallor daquel navio ou navios que se perdessem, ou fossem tomados, e comtarsse todo quamto montasse sollido por livra, aos milheiros ou centos, que cada huum navio vallesse, e tanto pagar cada huum senhor de cada navio, quando na borssa nom ouvesse per que se podesse pagar...”*¹⁴

Para que a adesão à Companhia das Naus fosse realmente efectiva o próprio monarca inscreveu nela os navios que possuía. No entanto, naquela época era vulgar o rei usar navios particulares para actividades próprias, nomeadamente para missões de combate. Nesses casos, se os navios se perdessem, seria o próprio tesouro a pagar os prejuízos, e não os valores depositados nas bolsas da Companhia:

“E acomteçendo de elRei aver guerra com Reis seus vizinhos, ou com outras gentes, e armando cada huuns daquelles navios pera sua defesa e ajuda, e pereçemdo delles em taaes armadas, seemdo feitas por prol comunal, que fossem pagadas dos beens comu`ues

¹² Crónica..., p. 244.

¹³ Crónica..., p. 245.

¹⁴ Crónica..., p. 246.

*de seu senhorio, e fossem primeiro pagadas do seu tesouro, pera seus donos fazerem logo outros, ou os comprarem...*¹⁵

Com as medidas tomadas e com a segurança proporcionada pela existência da Companhia das Naus, a Marinha conheceu um franco desenvolvimento durante o reinado de D. Fernando. Contudo, durante o mesmo reinado o monarca vai utilizar os seus navios em diversas acções militares que empreendeu, especialmente contra Castela. Na primeira guerra vai empreender um bloqueio naval contra Sevilha. Este vai durar praticamente dois anos, de 1369 a 1371. Apesar de ter conseguido bons resultados, reduzindo substancialmente o abastecimento daquela cidade, o bloqueio será também muito desgastante para o lado português. Os navios precisam de ser abastecidos, as tripulações sofrem bastante, especialmente nos períodos de temperaturas mais baixas e as doenças afectam muitos homens. Se a isto juntarmos as tentativas espanholas de romper o bloqueio, podemos afirmar que a esquadra portuguesa foi bastante desgastada.

Na segunda guerra, em 1372 e 1373, as acções navais estão essencialmente ligadas a operações relacionadas com o cerco de Lisboa. Finalmente, na terceira guerra, entre 1381 e 1383 vai ocorrer a Batalha Naval de Saltes, que se traduz numa pesada derrota para a armada portuguesa, ocorrendo ainda dois ataques navais a Lisboa.

Como consequência de todas estas acções militares, a esquadra portuguesa vai conhecer uma redução apreciável.

OS NAVIOS

Nesta secção iremos debruçar-nos sobre as informações que a *Crónica* nos fornece sobre os navios usados na época. Antes de prosseguirmos importa apresentar uma explicação prévia. Uma das maiores dificuldades da historiografia dos descobrimentos tem sido a caracterização dos diferentes tipos de navios, uma vez que sob uma mesma designação ocorrem por vezes navios de características variadas e por outro lado, usam-se designações diferentes para navios semelhantes. Nestas circunstâncias não é nosso intento procurar caracterizar cada um dos tipos de navios. Vamos tão-somente apresentar as diferentes designações de navios que surgem ao longo do texto, complementando esses dados com as informações sobre os respectivos usos.

Um tipo de embarcação que aparece mencionado por diversas vezes é a pinaça. Tratava-se de uma pequena embarcação a remos e à vela, usada na pesca e no transporte. Em termos militares poderia ser usada para recolha e transmissão de informações:

*“...e ouveram conhecimento das naos que eram de Portugal, per algumas pinaças que hiam deamte...”*¹⁶

¹⁵ *Crónica...*, p. 247.

¹⁶ *Crónica...*, p. 228.

Outro género de embarcação que também aparece mencionado é o batel. Eram também pequenas embarcações, a remos ou à vela. A sua principal função era a carga e descarga de pessoas e bens dos navios grandes. Recordemos que os grandes navios ficavam fundeados dentro dos portos, sendo necessário efectuar o transporte a partir deles para terra.

“Firmadas as pazes, como avees ouvijdo, foi hordenado que os reis se vissem no rio Tejo [em] batees, por fallarem alguumas cousas, e firmarem outra vez suas aveemças, segundo ja per elles eram outorgadas...”¹⁷

No texto surge também a alusão a barcas. Mais tarde, esta designação vai-se aplicar a navios com capacidade de navegação oceânica. Alguns dos primeiros navios usados nos descobrimentos, ao longo da costa africana, serão barcas. Seriam navios à vela, que lhes permitiria percorrer grandes distâncias. No texto de Fernão Lopes aparece a designação de barcas para embarcações semelhantes aos batéis, sendo usadas para o mesmo fim, isto é para navegar até junto dos navios maiores:

“Chegou a Lixboa a gallee que fogio, e nom se foi logo dereito aa cidade, mas pousou mujo preto Dalmadaa, lançamdo a amcora sem sair fora; [...] Emtom se meterom em barcas e batees, e foram saber que novas tragia...”¹⁸

Noutra referência ao termo barca, este aparece associado a navios oceânicos, à vela, usados no transporte de tropas. Assim, na terceira guerra com Castela, Portugal contou com apoio de Ingleses para fazer frente ao cerco de Lisboa. Os aliados usaram barcas e naus como meio transporte:

“...e chegarom estas gemtes todas a Lixboa em quaremta e oito vellas, amtre naaos e barchas, aos dez e nove dias de Julho da era ja em cima escripta de quatro çentos e dez e nove annos...”¹⁹

Além disso, a expressão barca aparece também associada à construção de pontes, em rios. Na *Crónica* aparece referência a uma ponte de barcas que foi construída no rio Douro, para passagem de homens e material entre ambas as margens do rio. Neste mesmo Douro ficou tristemente célebre uma outra “ponte de barcas” que se afundou, durante as Invasões Francesas, quando estava repleta de pessoas que atravessavam o rio à frente das tropas francesas. A técnica de construção destas pontes deve ter-se mantido praticamente sem alteração ao longo dos séculos. As barcas seriam os flutuadores da ponte, sobre as quais se colocariam tábuas para permitir a passagem. Tudo isto solidamente amarrado e preso ao fundo por meio de âncoras.

¹⁷ *Crónica...*, p. 219.

¹⁸ *Crónica...*, p. 353.

¹⁹ *Crónica...*, p. 359.

“E mandou logo suas cartas aa çidade do Porto, que mujto apressa fosse feita huuma ponte de barcas no rio do Doiro, per que el e toda sua hoste podessem passar em huum dia, [...] Os da çidade muja ledos com este recado, foram todos postos em gramde trigamça pera poer esto em obra, huuns aachegar barcas, delles a carretar madeira, outros a lamçar amcoras e amarrar cabres; de guisa que mujto aginha foi feita huuma gramde e espaçosa pomte, lastrada de terra e darea, tal per que folgadamente podiam hir a traves seis homeens a cavallo...”²⁰

Passando agora para os navios de maiores dimensões, temos as naus. Normalmente quando aparece a descrição de esquadras destinadas a operações de maior envergadura, surge a indicação de que as mesmas são constituídas por naus e galés:

“Elrei Dom Fernamdo no começo desta guerra mandou armar gram frota de galles e naaos, a saber, vijnte e oito gallees suas, e quatro a solldadas de Miçe reinei de Guirimaldo, e trinta naaos de seu reino, e das que se veherom pereelle da costa do mar.”²¹

As naus seriam navios de vela, com boa capacidade de carga. Acompanhavam as galés, providenciando o reabastecimento destas, uma vez que, dadas as suas características, as galés não podiam transportar abastecimentos para muitos dias. No entanto, encontramos também indicação de naus que eram usadas para combater:

“...e Joham Foçim capitam que hia em huuma naao, quisera que aferrarom com ellas, çerteficamdo que as veençeriam, por quamto as naaos e gallees hiam bem armadas, e as de Castella nom vijnham assi.”²²

Chegamos finalmente às galés, os navios combatentes por excelência, naquela época. Eram navios bastante rápidos, tendo os remos como principal meio propulsor. Por esse motivo poderiam deslocar-se em qualquer direcção, independentemente de onde vinha o vento. Possuíam também uma vela latina que lhes possibilitava folgar os remadores, caso o vento fosse favorável. Sendo navios de formas esguias e pelo facto de necessitarem de bastantes remadores tinham uma capacidade de carga bastante limitada. Nalguns casos, podemos afirmar que a sua carga se resumiria aos remadores e ao pessoal combatente:

“Elrei nom embargamdo esto, fez emtrar nas galleez mujtos cavalleiros, e homeens darmas, e beesteiros, e outras gentes, e partirom pello rio afumdo, e elrei per terra com mujtas companhas; e chegamdo as gallees a Coira sobre Guadalquevir, souberom os Portugueses como vijnham armadas de mujto boa gente pera pelleiar com elles, e elrei per terra com gramdes companhas pera seu acorrimento, se lhes mester fosse: e veemdo

²⁰ *Crónica...*, p. 95.

²¹ *Crónica...*, p. 109.

²² *Crónica...*, p. 95.

*como todos vijnham gente folgada e fresca, de mais em presemça e vista delrei que lhes daria dobrado esforço pera pelleiar, com grande acorro que tijnham muyto prestes, e elles per contrario cansados e fracos e muytos doemtes, ouverom comsselho de se lamçar a largo no mar omde querendo pelleiar com elles, teeriam avamtagem das gallees de Castella, as quaaes nom poderiam seer acorridas assi no mar como no rio; e foi assi de feito, que se poserom as naaos e gallees todas demtro no mar.*²³

Embora as galés fossem vocacionadas para o combate, grande parte dos seus tripulantes seriam certamente homens que viviam do que o mar lhes dava. Muitos deles eram pescadores. Não admira que aproveitassem as oportunidades que se lhes deparavam para obter algum pescado, mesmo que a sua missão fosse de combate:

*“...deu estomçe tam gram vista a alguuns pescadores, que a duas e tres legoas virom boyas de redes que no mar jaziam, e sem mais fallar nem pedir leçemça, decerom os treus tomando os remos, e partiromsse da companhia oito gallees, que remarom pera alla: as outras seguindo viagem com escasso vento, começaram de ficar duas que eram pesadas, e muj maas de vella...”*²⁴

No caso acima descrito, o resultado do combate foi desastroso. A situação inicial era favorável a Portugal, com uma vantagem de cinco galés. Para o tipo de combates que se praticava então, essa vantagem numérica era importante. O combate fazia-se de navio contra navio. Os navios excedentários permitiam que nalguns casos se conseguísse combate de dois contra um, com as vantagens inerentes. O atraso de oito navios, que foram pescar, mais dois que eram mais lentos, implicou que Portugal tivesse desvantagem numérica, de cinco navios, no início do confronto:

*“Quamdo as gallees de Castella virom que estas doze que hiam deamte, faziam mostrança de pellejar com ellas, forom muj ledos de os vijr receber; veemdo que a avamtagem que os Portuguezes por si tijnham damte, ficava a elles per tal pelleja; ca homde aa primeira eram tamtas por tamtas e mais çimquo de recosso, que as de Portugal tijnhmam, ficarom estomçe todas iguaaes e çinquo de melhoria aos Castellaãos.*²⁵

Os navios castelhanos aproveitaram essa vantagem e facilmente dominaram as doze galés portuguesas. Quando aquelas que estavam atrasadas se aperceberam que as outras estavam em dificuldade, dirigiram-se apressadamente para a cena de acção. Contudo, já era tarde, pois as galés portuguesas estavam todas dominadas, estando os castelhanos disponíveis para atacar as outras que se aproximavam. Resultado final: Portugal perdeu dezanove galés, pois uma delas apercebeu-se do que se estava a passar, dirigindo-se para Lisboa, evitando assim a captura:

²³ *Crónica...*, p. 115.

²⁴ *Crónica...*, p. 346.

²⁵ *Crónica...*, p. 351.

*“As outras gallees que alçavam as redes, quando as virom pelleiar desta guisa, remarom contra ellas por as ajudar; e quando chegarom, eram ja as outras açerca todas veemçadas; e foram estas oito melhores de veemçer, que as doze primeiras, com que ja pelleiarom. E começousse esta pelleja a horas de vespora, e durou atta çerca da noite, na qual foram dhuuma parte e dooutra mujtos feridos e poucos mortos, e as gallees de Portugal desbaratadas todas, salvo a gallee, em que hia Gil Louremço do Porto, que nom quis chegar quando esto vio, e fogio pera Lixboa, damdo novas aas naaos, que disto parte nom sabiam, que se tornassem.”*²⁶

ARTE DE NAVEGAR

Sobre este assunto Fernão Lopes nada nos diz. Não fornece qualquer informação sobre o modo como eram conduzidos os navios no mar. Porque motivo tal acontece? Existem diversas possibilidades. Pode ser porque acima de tudo está empenhado em realçar as façanhas militares a o papel dos seus protagonistas, isto é dos nobres, não lhe interessando falar nas actividades do quotidiano, levadas a cabo por gente sem grande expressão social? Pode também ser pelo facto de não haver nada de novo a dizer sobre as técnicas utilizadas?

Provavelmente os processos que os marinheiros usavam para guiar os seus navios nada tinham de sofisticado, uma vez que as viagens eram realizadas com terra à vista durante a maior parte dos percursos. Para conduzir navios nessas circunstâncias não eram necessárias técnicas complexas. Uma vez que a fonte utilizada não nos fornece informações sobre as técnicas e os instrumentos usados na navegação, nem temos outras fontes que esclareçam o assunto, para a realidade portuguesa, optámos por outro género de abordagem. Assim, vamos falar um pouco sobre os processos que eventualmente poderiam ser usados a bordo. Explicaremos, em traços gerais, como se desenvolveu a arte de navegar no Mediterrâneo, no final da Idade Média. Sabemos que essas técnicas foram usadas em Portugal no século xv. Não conseguimos, contudo, determinar em que época as mesmas foram introduzidas na navegação lusitana. Ou seja, na época que estudámos, os procedimentos já tinham sido desenvolvidos. Sabe-se que mais tarde realmente se usaram em Portugal. Logo, poderiam ter sido usados pelos navegadores portugueses do reinado de D. Fernando, não sendo, porém obrigatório que assim acontecesse, pois o tipo de viagens que os navios faziam não diferia muito das que se faziam há séculos, muito antes da introdução das novas técnicas. Aliás, como mostraremos mais adiante, é pouco provável que tivessem muita difusão em Portugal, no reinado de D. Fernando.

Como se desenvolveram então esses procedimentos? Desde a Antiguidade Clássica que o Mediterrâneo era sulcado por intensa navegação. Os percursos eram essencialmente costeiros. Para se orientarem, quando não tinham terra à vista, os navegadores utilizavam os astros e as características dos diferentes ventos que sopram naquele mar. A designação de rosa-dos-ventos deriva exactamente do facto de os ventos apresentarem

²⁶ *Crónica...*, p. 352.

características distintas, consoante a direcção de onde sopram. Quanto aos percursos, vinham descritos em textos que recebiam a designação de périplos.

Entretanto, por volta do século XIII surge uma inovação bastante importante. É introduzida a bússola, ou agulha de marear. Não se conhece a data exacta em que tal aconteceu, nem o local, ou qual a sua origem. Existem indicações de que teria sido um navegador de Amalfi, Flavio Gioia, o responsável pela sua introdução na náutica, ou mesmo pela sua invenção. Contudo, esta tese carece de fundamentação²⁷. Com este instrumento a determinação das direcções passou a ser muito mais rigorosa. Os percursos eram descritos nos chamados portulanos, que seguiam de perto o esquema dos périplos. Por outro lado, surgem também descrições gráficas do terreno, sob a forma de cartas náuticas. Uma vez que essas cartas continham todas uma rede de direcções, que permitia conhecer os percursos entre os diferentes locais, ficaram conhecidas como cartas-portulano.

O mais antigo portulano que se conhece é datado de 1250. Nele é apresentada uma descrição textual dos percursos entre diversos portos do Mediterrâneo, assim como outras informações que possibilitam a identificação positiva dos locais. Tem por título *Il Compasso da Navigare*. Na figura abaixo apresentamos uma página de uma transcrição moderna do respectivo texto.

LO CASTELLO DE MONACO.

De Monaco al capo de San Martino III millara per greco ver $\text{f} \text{ } 3$
 levante. Monaco è porto: l'entrata del porto è da levante. E $\langle n \rangle$ lo
 capo da ponente è lo castello, e devete stare a prodesse, entre II torre a ||
 che stai en no porto. (ogl)

La conoscenza de Monaco è cotale, che à una montagna de tra-
 montana a semblanza d'un'arca, et Arcire se clama: e da ponemte à
 un'altra montagna, che se clama Agel, siccomo dice de sopra.

De lo dicto capo de San Martino a Vintimilia VII millara per
 greco.

E de Vintimilia al capo de Santo Apielli V millara per greco ver $\text{f} \text{ } 3$
 levante.

De lo capo de Sancto Apielli a San Remolo V millara per greco
 ver lo levante. E de San Remolo a Porto Morige XV millara per greco
 ver lo levante.

De Porto Morigi a la primara Mela II millara. Et a ra Mela de
 lo Servo V millara per greco ver lo levante. De ra Mela del Servo
 a la Mela d'Andola V millara. En tucte queste Mele à fondo sorgi-
 core, ma quella d'Andola à migliore ponedore.

Transcrição moderna de *Il Compasso da Navigare*

²⁷ Cf. Luís de Albuquerque, "A arte de navegar", *Colóquio/Ciências*, nº 5, 1989, p. 71.

Em Portugal, o mais antigo documento conhecido, deste género, é de 1485. É conhecido pelas primeiras palavras do seu texto: “*Este livro é de rotear*”.

Quanto às cartas-portulano, elas são mais ou menos contemporâneas dos mencionados textos. O exemplar mais antigo que se conhece é a chamada *Carta Pisana*, datada de finais da centúria de Duzentos. O seu nome deve-se ao facto de ter sido encontrada em Pisa, estando actualmente em Paris. A imagem que se segue representa essa carta. Apesar de estar bastante degradada, notam-se ainda as linhas de rumos, que permitiam conhecer as direcções entre os diferentes locais.

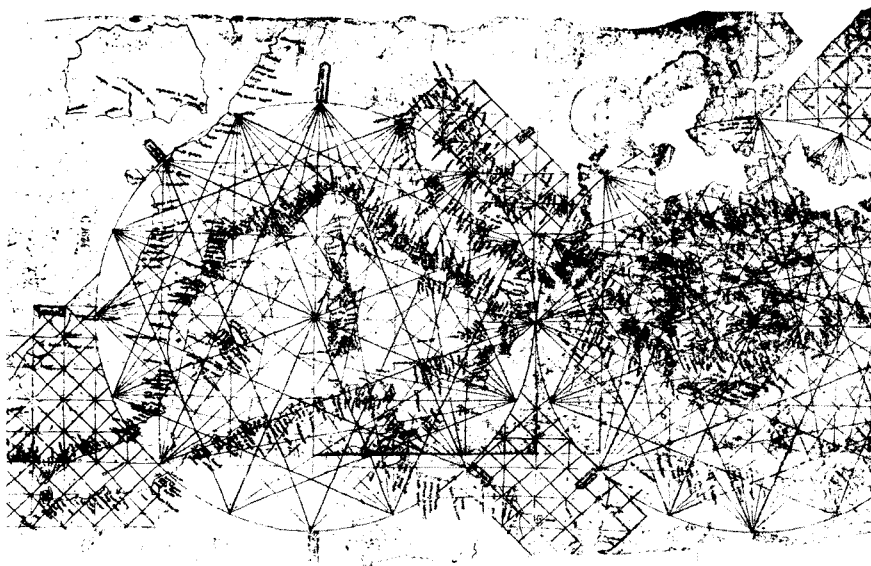


Imagem da *Carta Pisana*

Apresentámos, resumidamente as mais modernas ferramentas ao dispor dos navegantes nos finais da Idade Média. Embora elas pudessem ter sido usadas pelos marinheiros portugueses, no reinado de D. Fernando, é pouco provável que tal tenha acontecido. Mesmo para o século seguinte, Luís de Albuquerque tem algumas dúvidas sobre a difusão de todos esses conhecimentos e técnicas entre os marinheiros lusos:

“Quando os Portugueses se lançaram no reconhecimento do litoral africano, para sul do Cabo Bojador, em 1434, os navegadores só podiam com certeza dispor das regras acima apontadas. Alguns deles, pelo menos, as conheceriam; mas se está fora de dúvida que as agulhas magnéticas já andavam a bordo dos navios portugueses, porque existem referências a esse facto, é mais duvidoso que a carta-portulano entre eles estivesse intensamente difundida e de todo inaceitável que em Portugal se desenhasssem então cartas de marear, como têm pretendido alguns historiadores.”²⁸

²⁸ Luís de Albuquerque, “A arte de navegar”, p. 73.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Terminada esta análise das informações que a *Crónica de D. Fernando* nos fornece, ou não nos fornece, sobre os assuntos que decidimos analisar, importa destacar os pontos mais importantes. Em primeiro lugar, a escassez de fontes sobre esses assuntos, para a época que nos interessa. Daí que a nossa opção tenha sido de procurar elementos numa crónica. As crónicas destinam-se essencialmente a descrever os feitos do biografado, normalmente um monarca, ou um grande senhor. Daí que devam ser lidas com as devidas cautelas, pelo facto de muitas vezes terem descrições nas quais se exagera a informação fornecida. No entanto, o texto que analisámos foi bastante útil, uma vez que nos forneceu inúmeros dados sobre as medidas legislativas que o monarca tomou, no sentido de desenvolver a Marinha e o comércio marítimo, assim como sobre as acções militares levadas a cabo por essa mesma Marinha.

Entre as medidas legislativas realçamos os privilégios concedidos a todos aqueles que construíssem navios, ou os comprassem. Desses privilégios merecem destaque as isenções fiscais e o direito de obterem gratuitamente madeiras nas matas reais. Por outro lado, criou a Companhia das Naus, que funcionava como um seguro, permitindo indemnizar todos aqueles que perdessem navios no exercício da sua atividade.

A descrição das acções navais permite-nos conhecer a designação dos diferentes tipos de navios que existiam na época, assim como as funções que cada tipo de navio levava a cabo. Ficamos também a saber que D. Fernando conseguiu edificar uma Marinha forte, graças às medidas que promulgou. Porém, essa Marinha acabou por ficar bastante reduzida, devido às acções militares em que os navios se viram envolvidos.

Finalmente, sobre o outro aspecto que decidimos analisar, a Arte de Navegar, pouco há a dizer. A *Crónica* nada nos diz sobre o tema. Daí que a nossa opção tenha sido mencionar aquilo que de mais moderno se conhecia, com origem no Mediterrâneo, e que poderia existir a bordo. As principais inovações eram a agulha de marear, os portulanos e as cartas-portulano. Somos de opinião que muito provavelmente estas ferramentas não existiriam a bordo dos navios portugueses, excepto a agulha de marear, que talvez existissem nalguns deles.

A ACTIVIDADE MARÍTIMA PORTUGUESA NOS SÉCULOS XII A XIV

José Rodrigues Pereira

A tradição marítima dos povos do ocidente peninsular pode ir buscar-se à Antiguidade, quando na agora costa de Portugal passavam os navios das nações marítimas daquela época e que nos deixaram a sua influência.

Esta actividade ficaria adormecida durante as sucessivas invasões que ocorreram após a queda do Império Romano; os Bárbaros, os Muçulmanos e os Normandos.

É contemporânea desta última série de ataques vindos do mar a iniciativa do Bispo de Compostela, D. Diego Guelmirez, para dotar os cristãos com meios navais que se pudessem opor aos invasores, contratando, em Pisa e Génova, profissionais de construção naval e marítimos experimentados.

A fundação do Condado Portucalense em 1093 cria na costa ocidental da Península Ibérica uma nova unidade política onde se viriam a desenvolver as actividades ligadas ao mar.

Existem poucos documentos que se refiram a esta actividade do novo Estado, mas através de alguns acontecimentos cuja notícia chegou aos nossos dias, podemos extrapolar, embora cuidadosamente e sem exageros, o que seria a actividade marítima do Estado Português durante o período da reocupação territorial e da estabilização das fronteiras. Período que corresponde a uma Dinastia de nove reinados que durou mais de dois Séculos.

São alguns desses dados dispersos que a seguir vos vou relatar, deixando a cada um de vós as possíveis extrapolações.

A primeira referência é-nos dada por Alberto Iria em *Póvoas Marítimas* quando refere um combate em 1128 entre fustas de D. Urraca e de D. Teresa, as viúvas regentes dos condados da Galiza e de Portucale.

A passagem pelo Porto de numerosos navios que participavam na Segunda Cruzada, pode levar-nos a concluir sobre o conhecimento daquele porto pelos pilotos nórdicos.

É uma dessas frotas que, em 1140 colabora com o nosso primeiro monarca na tentativa de conquistar Lisboa, mas cujo ataque não resultou.

Em 1147 uma nova frota surge no Porto com cujos comandantes se estabelece um acordo para pôr cerco à cidade de Lisboa.

Um cruzado que participou nestas operações descreve-nos alguns factos relacionados com o tema que aqui apresentamos; relata a construção de uma torre sobre um dos navios que permitiria lançar os combatentes directamente sobre o cimo das muralhas, mas nada nos diz sobre o resultado da sua utilização.

Refere ainda o mesmo cruzado a morte durante os combates em terra, do comandante das galés portuguesas, o que permite concluir pela existência, já naquela data, de uma marinha militar.

O alargamento territorial que levou a fronteira do novo Estado do Rio Lis ao Algarve entre 1147 e 1189, provocou o desenvolvimento da esquadra almóada que tentou travar o ímpeto das ofensivas militares portuguesas com razias marítimas ao Norte da linha de fronteira.

Christophe Picard na sua obra *O Atlântico Muçulmano*, refere-se à luta no mar entre portugueses e almóadas entre 1177 e 1184 como uma verdadeira *Batalha do Atlântico*.

Em 1178 a esquadra portuguesa ataca e pilha a cidade de Saltes e assalta o porto de Sevilha, numa data coincidente com o fossado a Sevilha do infante D. Sancho referido pelos nossos cronistas.

Em 1180 a esquadra portuguesa derrota a sua congénere almóada ao largo do Cabo Espichel cujos efectivos militares já tinham sido dizimados num combate em terra junto de Porto de Mós.

Dois anos depois a esquadra portuguesa é derrotada em Ceuta perdendo a maioria dos navios e deixando 1.800 prisioneiros.

Em 1184 é uma esquadra andaluza que bloqueia o Tejo enquanto aguarda a chegada de um exército para pôr cerco à cidade, mas acaba por retirar-se.

Segundo a tradição, pelos anos de 1172 ou 1173 terão ido alguns navios ao Algarve recuperar o corpo de São Vicente que se sabia estar sepultado no Cabo que hoje tem o seu nome.

Quando foi criada a vila de Pombal, o mestre templário D. Gualdim Pais estabeleceu no foral da vila que “*fossem condenados às fustas, conforme o costume antigo de Coimbra, todos aqueles que viessem a cair sob a alçada da justiça.*” Era, portanto antiga a existência de fustas no Mondego.

Nos forais dados por D. Afonso Henriques a Lisboa, Coimbra e Santarém, era dado o foro de cavaleiro ao patrão, dois espadeleiros, dois proeiros e um petintal de cada navio. O mesmo fez D. Dinis nos forais de Castro Marim (1282) e Vila de Rei (1285).

Quando em 1184 a infanta D. Teresa casou com Filipe de Alsácia, o conde da Flandres, é levada de Santarém numa esquadra onde se incluíam navios portugueses. Alguns elementos da sua comitiva vieram a estabelecer-se em Bruges fundando ali uma feitoria portuguesa que manteve, durante séculos, as ligações comerciais marítimas entre os dois Estados.

Em 1189 as cidades de Alvor e Silves são conquistadas com o auxílio de importantes forças de Cruzados que seguiam para a Terra Santa.

Cinco anos depois, em 1194, naufragou na costa da Lombardia um navio português com um carregamento de mel, azeite e madeira destinado ao porto de Bruges.

Comerciantes portugueses foram a Inglaterra desde os primeiros anos do Século XIII; por carta patente de 1203, foram autorizados a entrar e sair livremente daquele Reino com as suas mercadorias.

Também havia mercadores portugueses que se deslocavam para o Mediterrâneo, designados na época por portos do Levante.

Nas Cortes de Coimbra de 1211, D. Afonso II, alterando as normas vigentes desde o Império romano, publica legislação que impede o saque dos salvados dados à costa por naufrágio, mandando que os mesmos fossem entregues aos seus proprietários.

Em 1225 o navio português *La Cardinale* foi apresado por corsários ingleses e conduzido para aquele reino.

No ano seguinte, o monarca inglês Henrique III atribuiu mais de uma centena de salvos-condutos a comerciantes portugueses.

Uma lei de 1253, mandada publicar por D. Afonso III obrigava que a um determinado valor de importações teria de corresponder um valor igual de exportações.

No Século XIII a Marinha militar colabora nas reconquistas de Alcácer do Sal Silves e Faro.

A *Crónica da Conquista do Algarve* refere que navios portugueses faziam frequentemente, grandes danos e estragos no Norte de África.

O foral de Viana de 1258 refere-se às fazendas que entravam naquele porto vindas de França e do Norte de África.

Em 1278, uma Carta Régia estabelece o pagamento de dízima ao Mestre da Ordem de Santiago pelos navios que saíssem a barra de Setúbal.

Em 1293 os mercadores do Porto instituem um fundo de seguro cuja organização seria sancionada pela Carta Régia de 10 de Maio de 1293, destinado a cobrir os gastos extraordinários que pudessem ocorrer aos navios daquela praça em portos estrangeiros.

O monarca francês Filipe, o Belo, mandou preparar, em 1295, uma esquadra contra a Inglaterra tendo fretado numerosos navios estrangeiros, dos quais quatro eram portugueses: *Santa Maria*, *Santa Maria de Portugal*, *Nossa Senhora de Portugal* e *Deus de Portugal*.

Em 1297 foram apresados pelos castelhanos, dois navios portugueses carregados com sardinha e outro com cereais.

A cidade do Porto desenvolve-se com o negócio da pesca e pela afluência de navios estrangeiros. Talvez por isso, nas cortes portuguesas de 1254 sancionou-se a entrada de mercadorias no Rio Douro, estabelecendo-se que a terça parte dos navios que descessem o rio descarregaria em Gaia; ali deveriam também ali descarregar metade dos navios que procedessem de portos estrangeiros.

Em 1317 D. Dinis reorganiza a Marinha Militar contratando o genovês Manuel Pessanha para a comandar e trazendo este mais 20 experimentados genoveses.

Depois desta reorganização, a esquadra portuguesa efectuou numerosas surtidas aos portos muçulmanos do Sul da Península e do Norte de África tendo mesmo saqueado a cidade de Salé em 1321.

Em 1336 e 1341 Portugal inicia a sua expansão atlântica com as expedições às ilhas Canárias patrocinadas por D. Afonso IV.

Em 1337 a frota portuguesa participa numa esquadra conjunta com castelhanos e aragoneses para se oporem a uma esperada invasão vinda de Marrocos e que seria travada na batalha do Salado.

Em 1341 uma força conjunta luso-castelhana derrota os marroquinos numa batalha ao largo de Gibraltar e, no ano seguinte a frota portuguesa participa no bloqueio a Algeciras.

Em 1343 foi apresado pelos ingleses um navio português que saía de Dartmouth com um carregamento de panos valendo 36.000 libras.

Em 1352 é apresado por corsários franceses o navio *São Salvador* que foi levado para um porto inglês onde a carga foi vendida.

Nesse mesmo ano, Eduardo III fornece cartas de protecção a cinco navios portugueses: *Santa Clara*, *Santo Espírito*, *Nau de Lisboa*, *São João* e *Santa Maria*.

Em 1353 é celebrado com o monarca Eduardo III de Inglaterra um tratado comercial que se destinava a regular e melhorar a actividade dos mercadores dos dois países permitindo a sua livre circulação.

Em 1368 é criado o cargo de Capitão-mor da frota, a que correspondia o comando dos navios de vela.

Em 1369-70 uma esquadra portuguesa efectua um prolongado bloqueio ao porto de Sevilha que durou mais de um ano.

Uma lei de 26 de Maio de 1375 determinava não poderem os estrangeiros realizar operações comerciais senão no porto de Lisboa e alguns do Algarve.

D. Fernando foi o monarca afonsino que mais se empenhou em promover o incremento do comércio marítimo e das construções navais e desenvolveu-se enormemente o comércio externo e a Marinha Mercante nacional porque as relações comerciais se faziam quase exclusivamente por mar.

Em 6 de Junho de 1377 foi decretada a *Carta de Privilégios* a favor de quem construisse ou comprasse navios de porte superior a cem tonéis.

Dessa legislação destacam-se as seguintes medidas:

1. Livre uso de madeiras das matas da coroa aos construtores de navios de mais de cem tonéis;
2. Isenção de direitos de importação de materiais destinados a tais construções;
3. Isenção de impostos de transacção pela compra de navios daquela tonelagem efectuada no estrangeiro;
4. Concessão aos referidos construtores ou compradores de dispensa dos serviços militares e do pagamento de certos impostos;
5. Isenção dos direitos de exportação na primeira viagem e redução a metade nos de importação no primeiro retorno;
6. Se o navio se perdesse na primeira viagem, as isenções prolongavam-se por três anos, e repetiam-se cada vez que o construtor empreendia a construção de outro navio em iguais condições.

D. Fernando criou um seguro obrigatório para todos os navios que tivessem convés e mais de 50 tonéis. Para isso foram criadas duas bolsas, nos portos de Lisboa e do Porto, denominadas Companhia das Naus. Era uma verdadeira instituição de socorros mútuos e de carácter obrigatório.

Quando em 1380 a capital procurava abastecer-se, na contingência de entrarem no Tejo forças navais castelhanas, uma Carta Régia deu facilidades fiscais aos baixéis e

pinaças de Setúbal, Alcácer do Sal e Lisboa, enquanto se ocupassem na condução de cereais para a capital.

No ano seguinte, os portugueses sofrem uma das maiores derrotas no mar quando a esquadra portuguesa é derrotada ao largo de Saltes pela sua homóloga castelhana. Perderam-se 21 dos 26 navios e ficaram prisioneiros cerca de 4.500 homens, incluindo o próprio almirante português.

Numa Carta Régia datada de 1382, D. Fernando concedia ao corrector Gonçalves Anes poder para fretar os navios da Coroa nas condições já antes permitidas aos fretadores Pedro Afonso e João Domingues. Portanto os navios do Estado eram fretados a mercadores para trato mercantil.

Fernão Lopes falando sobre a Lisboa fernandina diz na sua *Crónica de El-rei D. Fernando*:

“Havia em Lisboa gentes de muitas terras Genoveses, Lombardos Milaneses e Biscainhos assim como de outras nações, a que os Reis davam privilégios e liberdades; e estes faziam vir e enviavam do Reino grandes e grossas mercadorias, que nesta cidade podiam abastadamente carregar; só de vinhos houve um ano em que carregaram doze mil tonéis, fora os que levaram os navios da segunda carregação de Março.

E portanto vinham de desvairadas partes muitos navios; com aqueles que vinham de fora e com os que no Reino havia jaziam muitas vezes diante da cidade quatrocentos a quinhentos navios de carregação; e estavam ao carrego na Ribeira de Sacavém ou ponta do Montijo, da parte do Ribatejo, sessenta a setenta navios em cada lugar carregando de sal e vinhos; e por grande espessura de muitos navios que assim jaziam ante a cidade, como dissemos, iam ante as barcas de Almada aportar a Santos, que é um grande espaço da cidade, não podendo marear por entre eles.”

Pelos conceitos actuais, os volumes dos carregamentos não corresponderiam à obstrução e poucas seriam as naus de mais de cem tonéis. Mas é compreensível o desvanecimento do cronista, ao descrever o Tejo atravancado de embarcações. A aglomeração dos cascos, a floresta dos mastros, o formigueiro das lanchas e batéis, peçados de gente e mercadorias, tudo isso oferecia à vista um espectáculo grandioso, que pasmava o forasteiro, e envaidecia o habitante.

Em concorrência com Lisboa, o burgo portuense era também de importância no tráfego marítimo e tornou-se assento da gente abastada. *“O maior tempo do ano as gentes andam no mar a buscar seu tráfego”*, orgulhosamente diziam nos capítulos levados às cortes de 1459, mostrando como por essa causa os reis antigos lhes tinham outorgado privilégios. Pela foz do Douro exportavam-se os produtos da região até ao Minho, e Trás-os-Montes, da Beira e de parte da Estremadura, o que aliás, não impedia o movimento dos demais portos do Norte. De Viana, de Vila do Conde e de Ponte de Lima, todos os anos partiam navios carregados de sal para a Irlanda, trazendo no retorno os panos de linho, de que boa parte passava à Galiza. De Viana era considerável a exportação de peixe seco, para os portos do Levante. Pelas barras do Mondego e do Vouga saíam vinhos e

azeites que mercadores estrangeiros iam comprar a Coimbra. O sal era em Aveiro, desde remotos tempos, o objecto principal do comércio. Os moradores opunham-se aos de Coimbra recusando-lhes o direito de fazerem as suas exportações pelo porto, afirmando que pela barra de Aveiro só à gente da terra pertencia o direito a fazer embarques. Era o modo de lhes assegurar o monopólio do comércio, numa vasta zona. Esta contenda prolongou-se, com peripécias várias, até fins do século XV. E ainda hoje existem sérias rivalidades comerciais entre os dois portos.

Atouguia, actualmente internada na costa, era porto de mar, e por ele se importavam tecidos, metais, e mercadorias várias, entre as quais artefactos de madeira e mobílias. A população, maioritariamente de marítimos, dedicava-se à pesca da baleia.

Ao Sul do Tejo, Setúbal tinha o sal por primeira fonte de riqueza, e incentivo à navegação. No Algarve, os vinhos e os produtos de figueirais e olivedos, chamavam aos seus portos os mercadores estrangeiros. Com razão maior enquanto lhes foi vedado negociarem por toda a parte sendo-lhes restringida a faculdade a certos lugares, designadamente os portos do Algarve, como vimos atrás. Em Lagos a pesca da baleia era a indústria local. A vizinhança dos portos africanos estimulava os habitantes a armarem embarcações contra os mouros. Mas sucedia que não só afugentavam o infiel, mas também atacavam os cristãos. Os barcos da Galiza que se dirigiam à Andaluzia, viam-se assaltados na passagem, e parece que alguma vez dentro dos portos. Navegação e pirataria eram indústrias conjuntas.

A protecção que a Coroa dispensava à indústria marítima visava principalmente aumentar as próprias rendas, de que o dízimo era verba importantíssima. A dízima do valor das mercadorias recaía nos géneros de importação, e algumas vezes, como já vimos, na exportação. Nos tempos prósperos de D. Fernando obtinham-se 35 a 40 mil dobras por ano só da alfândega de Lisboa.

Durante a crise dinástica 1383-85 a Marinha tem um papel importante na defesa do Mestre de Avis. Com Lisboa cercada pelos castelhanos e o Tejo bloqueado pela esquadra, os navios portugueses, abastecidos no Norte forçam a entrada do Tejo e depois de um duro combate e a perda de 3 navios, conseguem fazer chegar à cidade cercada homens munições e mantimentos que permitiram a resistência da capital até à retirada do inimigo.

Pode afirmar-se que foi a acção desta esquadra e o sacrifício do seu comandante, o valoroso Rui Pereira, que permitiu ao Mestre de Avis estar em Aljubarrota.

A situação geográfica do país, com o seu extenso litoral, e os habitantes, interessados na faina agrícola e nas artes do mar, criou um ambiente em que o comércio era florescente. E não foi insignificante, neste campo, o contributo dos mercadores estrangeiros.

Luís Adão da Fonseca explica-nos, no seu trabalho *Portugal entre Dois Mares* a importância que os portos portugueses adquiriram como pontos de ligação entre o Mediterrâneo e o Atlântico Norte.

Inicialmente separados, os comércios marítimos mediterrânicos e norte europeus viam a costa portuguesa como um *finisterra* ou uma terra remota. A abertura do Estreito de Gibraltar à navegação dos Estados cristãos, que se seguiu às Cruzadas e à conquista de

Tarifa em 1292, permitiu, e cito, “*o desenvolvimento das vias marítimas entre a Itália, as costas flamengas e a Inglaterra.*”

Afirma ainda o mesmo autor que, e volto a citar, “*as comunicações entre as duas regiões mais desenvolvidas do ocidente europeu, que até então se levavam a cabo pelos Alpes, o Ródão, o Sena e o Rin, começaram a utilizar a rota marítima de Gibraltar, mais rápida e mais barata.*”

Devemos aqui recordar que a capacidade de transporte de um só navio da época correspondia a uma caravana de 500 muares.

Com este encontro entre o oceano e o mar interior, as cidades marítimas da costa ocidental da Península ficaram ligadas ao Mediterrâneo e perdem a sua marginalidade relativamente ao comércio da Europa do Norte. Foi deste modo que se tornou possível a presença italiana e catalã fora do Mediterrâneo e a penetração naquele mar dos marítimos dos portos atlânticos.

No final do Século XIV Portugal está no centro do novo espaço marítimo alargado, definido pela junção do espaço atlântico com o mediterrânico. E a sua integração neste espaço político e económico iria obrigar à realização de alguns acordos internacionais como os de 1353 e 1372-73 e que culminaria, em 1386 com o Tratado de Windsor e a Convenção Marítima que lhe ficou anexa.

O ESPAÇO MARÍTIMO MEDITERRÂNICO: A EXPERIÊNCIA DOS HOSPITALÁRIOS NOS SÉCULOS XII – XVI

Paula Pinto Costa

A formação e o desenvolvimento da marinha portuguesa poderão ter encontrado sólidos apoios em instituições como as Ordens Militares e na mobilização associada à cruzada em geral. A instalação destas organizações no território português reflecte um conjunto de experiências além-fronteira de reconhecido interesse para a história de Portugal. Oriundas do Mediterrâneo oriental, algumas Ordens Militares adquiriram, desde cedo, uma relação intensa com os espaços marítimos, tanto na dimensão militar, como comercial, inserindo os seus interesses no âmbito de portos e redes partilhados com diversas entidades.

Aproveitando a experiência destas organizações, e sobretudo da do Hospital, que foi instituída em Jerusalém nos inícios do séc. XII na sequência de contactos e acções prévios levados a cabo por mercadores da costa ocidental da actual Itália, este trabalho, mais do que analisar descritivamente as actividades dos Hospitalários portugueses e a sua interacção com a marinha portuguesa, tem como objetivo explicar como é que esta instituição, à sua escala global, cumpria uma função substancial ao nível da marinha e do contexto em que a mesma se desenvolvia¹. Com este pretexto em mente, as fontes medievais portuguesas são pouco informativas. Um dos problemas fundamentais sentidos na elaboração destes trabalhos reside, precisamente, na tipologia da documentação que se preservou em Portugal, que é, sobretudo, de proveniência régia e, como tal, arquivada na Torre do Tombo, herdeira do antigo arquivo real. No entanto, muita da documentação produzida ao abrigo dos negócios marítimos seria sobretudo de carácter notarial, pelo que não seria de esperar que chegasse até nós por via do arquivo régio, especialmente abundante em fontes mais religiosas e políticas e não notariais. Por outro lado, a organização de arquivos notariais em Portugal foi tardia, a acreditar pelos primeiros registos que são conhecidos. A agravar esta circunstância, há que ter em conta a perda total de diversos cartórios e extravio parcial de alguns outros². Outros elementos condicionantes podem estar relacionados com a própria natureza dos negócios ligados ao mar, que exigiriam um prudente sigilo, e também com o respeito por práticas ancestrais, que se baseavam frequentemente em acordos verbais decorrentes do direito consuetudinário, típicos do tempo que antecedeu a vulgarização dos notários. Algumas destas lacunas poderão

¹ Uma primeira abordagem pode ser consultada em COSTA Paula Pinto, “O Mediterrâneo e a Ordem de S. João”, in *Portogallo mediterraneo*, ed. Luís Adão da Fonseca e Maria Eugénia Cadeddu, Cagliari, Consiglio Nazionale delle Ricerche/Istituto sui Rapporti Italo-Iberici, 2001, pp. 75-97.

² BARROS Amândio, *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*, Porto, FLUP, 2004, pp. 637-656. Com diversas lacunas, são conhecidos os livros do 1º cartório notarial do Porto desde 1548.

ser compensadas pelo recurso a fontes da própria Ordem conservadas fora de Portugal, como o registo dos mestres, existente desde 1346, onde constam algumas informações relacionadas com estas temáticas³.

No que toca à sua estrutura orgânica, a Ordem de S. João de Jerusalém teve sempre uma dimensão internacional, estabelecendo o seu convento central no Mediterrâneo oriental. Depois da tomada de S. João de Acre, em 18 de Maio de 1291, pelo sultão mameluco do Cairo (Al-Malik Al-Ashraf Kalil), no que constitui o último episódio da dominação franca na Síria, a Ordem adquiriu um carácter insular, quanto à fixação da sua sede conventual, respectivamente em Chipre, Rodes e Malta. Por sua vez, a localização periférica do priorado Português em relação à sede da Ordem levaria ao desenvolvimento de estratégias e de formas de comunicação entre si. Se as viagens terrestres sempre existiram, também é verdade que a rota marítima teria uma expressão considerável neste domínio. Com embarcações próprias ou utilizando meios de outras entidades e, por isso, recorrendo a fretamentos, os Hospitalários portugueses, por vezes, rumariam a leste para estanciar no convento central. Neste cenário não faltava a participação conjunta em frotas de cruzados que passam ao largo da nossa costa, como apontam as campanhas cruzadísticas de Lisboa (1147), Silves (1189) e Alcácer do Sal (1217).

A motivação das viagens empreendidas seria diversa. No que toca à cruzada, por exemplo, é norma fazer-se a distinção entre dois tipos, designados como *passagium generale* (expedição internacional de carácter tradicional) e *passagium particulare* (avanços em escala reduzida para reforçar o embargo, enfraquecer o inimigo e alcançar ganhos específicos)⁴. A referência à viagem marítima é uma permanência na normativa hospitalária. Ao lê-la acedemos à representação de um vaivém de embarcações no Mediterrâneo, que em muito contribuiu para o diálogo Ocidente-Oriente. Assim indicia também a existência dos *albergues*, isto é, espaços residenciais em Rodes, vinculados a cada uma das circunscrições administrativas – as *Linguas* – que integravam a estrutura da Ordem e destinados aos vários freires que aí se deslocassem⁵.

Tanto quanto se sabe, Rodes, no tempo dos Cavaleiros, era bastante ativa do ponto de vista marítimo e era concorrente comercial de Génova e de Veneza, equiparando-se aos grandes Estados orientais e do Egipto⁶. Decorrente das características apontadas, o organigrama da Ordem conta com elevadas dignidades e cargos ligados ao mar, tanto

³ De acordo com Anthony Luttrell, arquivos como os de Veneza, Roma e Barcelona e os dos Hospitalários dos priorados de Aragão, Catalunha e Languedoc, bem como o de Malta, contém muitos elementos (como, por exemplo, o registo dos mestres – Royal Malta Library, *Libri bullarum* – existente desde 1346) que esclarecem aspectos relacionados com o comércio, barcos, escravos, mercadores e préstamos. 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. 175.

⁴ RILEY-SMITH Jonathan, *The Crusades. A History*, 2ª ed., Londres, Continuum, 2005, pp. 246-247.

⁵ Biblioteca da Ajuda (B.A.), *Regra da Ordem de S. João de Jerusalém*, nº 49-II-32, pp. 165v-166.

⁶ POUTIERS Jean-Christian, *Rhodes et ses Chevaliers. 1306-1523. Approche historique et archéologique*, Libano, Imprimerie Catholique sal Araya, 1989, p. 153.

do ponto de vista comercial, como militar. Os Bailios⁷ constituíam as principais dignidades, assumiam o topo da hierarquia de cada *Língua*, residiam no Convento⁸ e eram conselheiros do Grão-Mestre⁹. Esta estrutura organizativa conta com o Almirante, o qual era escolhido entre os cavaleiros oriundos de Itália, o que é bastante significativo¹⁰. O Almirante comandava a marinha, tinha jurisdição sobre os homens do mar, tanto freires como seculares, e superintendia ao Arsenal, que correspondia ao estaleiro¹¹. Se bem que a lista dos almirantes seja conhecida, assim como a dos generais das galeras¹², continuam a aguardar-se estudos que esclareçam a origem e o perfil destes e de outros homens, o lugar que ocupavam no mundo dos negócios italianos, os contactos tinham, entre outros aspectos, para melhor conhecermos a projecção das elites em que se inscreviam¹³. Por sua vez, o Marechal era o chefe dos exércitos terrestre e marítimo, sobrepondo-se, por vezes, ao Almirante. Esta preponderância resulta da importância da guerra no quadro da missão da Ordem, o que se pode avaliar pelo seu envolvimento na disputa mediterrânica e pela composição do seu exército e marinha, nomeadamente durante o período em que esteve sediada na ilha de Rodes¹⁴.

⁷ Os bailios dividem-se em conventuais, capitulares e de graça (SANTA CATHARINA Fr. Lucas de, *Malta Portuguesa...*, l. I, cap. V, p. 139 e VERTOT Abade de, *Histoire des Chevaliers Hospitaliers de Saint Jean de Jérusalem*, t. V, p. 340). Os bailios conventuais, e de acordo com a própria designação, deveriam residir no convento, ser escolhidos pela *Língua* a que pertenciam e chefiavam os albergues, coadjuvando o Grão-Mestre na tarefa da administração. B.A., *Regra da Ordem de S. João de Jerusalém*, p. 134.

⁸ B.A., *Regra da Ordem de S. João de Jerusalém*, pp. 150-151. Os freires ausentes do convento, e que fossem eleitos como bailios conventuais, tinham que aí comparecer num período de dois anos, a contar do dia da sua eleição. Durante este tempo podiam usar das prerrogativas e preeminências próprias da dignidade.

⁹ Eram provenientes das várias circunscrições, de acordo com o seguinte esquema: da Língua da Provença o Grão Comendador, da Alvernia o Marechal, da França o Grão Hospitalário, da Itália o Almirante, de Aragão o *Drapier* ou Conservador, da Alemanha o Grão Bailio, de Castela o Grão Chanceler e 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 J.C., *Rhodes et ses Chevaliers: 1306-1523 ...*, p. 87.

¹⁰ Desde o final do século XIII, se o Marechal estivesse presente no mar, o almirante submeter-se-ia a este oficial. POUTIERS J.-C., *Rhodes et ses Chevaliers. 1306-1523 ...*, p. 178.

¹¹ Situado na parte de baixo do *Collachium*. B.A., *Regra da Ordem de S. João de Jerusalém*, pp. 136-136v e pp. 146-148.

¹² POUTIERS J.C., *Rhodes et ses Chevaliers. 1306-1523 ...*, pp. 180-181 e 186, respectivamente.

¹³ Veja-se, por exemplo, a proposta de GROHMANN A., “Élites internazionali e sistemi di aziende nell’Europa dei secoli XIII-XVI: tipologia delle ricerche possibili”, *Bollettino GISEM*, 3, 1994, pp. 50-69.

¹⁴ POUTIERS J.C., *Rhodes et ses Chevaliers: 1306 – 1523...*, pp. 182-190. O autor faz um ponto de situação do que teria sido o exército e a marinha da Ordem do Hospital, nomeadamente durante o período em que esteve sediada na ilha de Rodes. Chama a atenção para o reduzido número de efectivos, coadjuvados por um corpo de mercenários e pelas milícias burguesas e campesinas. Questões como o recrutamento dos homens para estas actividades, o grupo composto pelos marinheiros e as peças de artilharia empregues nas operações são igualmente alvo da atenção deste investigador. A mesma obra, nas pp. 145-153, contém uma apreciação sobre a frota de Rodes. A presença dos Cavaleiros de Malta no Mediterrâneo continuou a constituir uma realidade no séc. XVII, como revela FONTENAY Michel, “Les Chevaliers de Malte dans le ‘corso’ Méditerranéen au XVIIe siècle”, in *Las Ordenes Militares en el Mediterraneo Occidental. Siglos XIII-XVIII*, Madrid, Casa de Velasquez, Instituto de Estudios Manchegos, 1989, pp. 369-395.

A dependência directa da Ordem em relação à Santa Sé vem reforçar esta actuação mediterrânica. O facto de administrativamente o priorado de Portugal ter responsabilidades partilhadas com outras circunscrições, relativamente à gestão das comendas de Lango, Chipre e Negroponto¹⁵, constitui mais uma razão para que os nossos Cavaleiros circulem neste mar. A dinâmica funcional da Ordem impõe a presença de portugueses nestas paragens, como deixa perceber o direito de chamamento que o Grão-Mestre pode exercer, o desempenho de certas dignidades e o cumprimento de obrigações financeiras e militares. Por exemplo, o Grão-Mestre de Rodes terá ordenado, em 20 de Fevereiro de 1464, que todos os priores, comendadores e freires arrendassem os seus bens e se deslocassem à sede conventual aí situada, de forma a responderem à cruzada decretada pelo Papa Pio II e procederem ao pagamento das três anatas. Longe de todos terem reagido a este apelo e de a documentação ser suficientemente esclarecedora, temos notícia de alguns portugueses que terão rumado a oriente por meados do séc. XV integrados nesta e noutras campanhas. Neste sentido, Anastácio de Figueiredo, dando credibilidade às palavras do cronista Funes, aceita que Fr. Vasco de Ataíde tivesse estado presente no Capítulo Geral que se celebrou em Roma, no ano de 1466, onde foi criada a Língua de Portugal e Castela¹⁶. Nesta reunião capitular também esteve João Coelho, na qualidade de procurador de Portugal e Castela¹⁷. Por sua vez, Fr. Gomes Godinho, comendador de Barrô¹⁸, pode ter estado presente em Rodes no Capítulo Geral da Ordem convocado pelo Grão-Mestre Pedro de Aubusson, no final do séc. XV¹⁹, e Rodrigo Vieira foi um dos 16 vogais que elegeram este Grão-Mestre, no ano de 1476²⁰. Ainda segundo o mesmo autor, Fr. António de Melo foi um dos embaixadores responsáveis pela admissão da ilha de Malta, ficando Recebedor da Religião no priorado de Portugal, e esteve envolvido nas negociações que conduziriam o infante D. Luís à cadeira prioral do Crato²¹. Em paralelo, houve outros freires Portugueses que desempenharam cargos na hierarquia supranacional da instituição, razão pela qual poderiam ter circulado com mais frequência. Exemplos deste tipo de situação, por meados do séc. XV, foram Álvaro de Alcoforado, procurador da Língua de Castela e Portugal no capítulo geral em Rodes²², João Coelho, chanceler mor de Rodes e bailio de Negroponte²³, Pedro

¹⁵ Os comendadores de Chipre e de Lango seriam comuns a todas as *Línguas* da Ordem do Hospital. O caso da ilha de Lango sofreu uma alteração no séc. XVI, altura em que passou para a jurisdição do priorado de Portugal, em associação à comenda de Leça (B.A., *Regra da Ordem de S. João de Jerusalém*, p. 154 e SANTA CATARINA Fr. Lucas, *Malta Portuguesa...*, I, II, cap. XIV, pp. 376-378).

¹⁶ FIGUEIREDO José Anastácio, *Nova história da Militar Ordem de Malta e dos senhores grão-priores della em Portugal*, Lisboa, 1800, III, p. 68. Aliás, segundo este autor, Fr. Vasco de Ataíde ter-se-á deslocado várias vezes a Rodes, de acordo com a informação registada na referida obra, parte III, pp. 61, 65-68, 87-88 e 609-610.

¹⁷ FIGUEIREDO J. A., *Nova Malta...*, III, p. 68.

¹⁸ ALBUQUERQUE Martim de, *Portugal e a Ordem de Malta. Aspectos da Europa*, Lisboa, Inapa, T.L.P., 1992, p. 79.

¹⁹ FIGUEIREDO J. A., *Nova Malta...*, III, p. 90.

²⁰ FIGUEIREDO J. A., *Nova Malta...*, III, p. 81 e p. 557.

²¹ FIGUEIREDO J. A., - *Nova Malta...*, II, p. 328 e III, p. 248.

²² FIGUEIREDO J. A., - *Nova Malta...*, III, pp. 81 e 236.

²³ COSTA Américo, "Leça", in *Diccionario Chorographico...*, vol. VII, pp. 386-393 e BELLO Conde

Godinho, procurador da nossa *Língua* no capítulo geral²⁴, e Pedro da Guarda, lugar-tenente e procurador do prior da igreja de Rodes no último capítulo geral do Grão-Mestre Zacosta²⁵.

Os Hospitalários de Rodes exerciam funções cruciais, como policial e proteger a navegação latina, fazendo oposição aos Turcos e Otomanos²⁶. O aproveitamento que as autoridades políticas faziam desta grande ligação ao mar é inquestionável. Assim, as múltiplas cumplicidades entre a Ordem e a Coroa Portuguesa também teriam significado, sobretudo, porque pelos sécs. XIV-XV se atravessava uma época de fomento marítimo.

Por exemplo, D. João I, reflexo dos seus propósitos no que toca à política mediterrânica e ambições norte-africanas, mandou à Sicília, em 1412, o capitão-mor Afonso Furtado de Mendonça e o Prior Hospitalário Álvaro Gonçalves Camelo, para negociarem o casamento do infante D. Pedro, com a ex-rainha D. Branca, dando-lhes instruções para que estudassem a viabilidade militar da conquista de Ceuta²⁷. Esta cumplicidade do Prior da Ordem no projecto joanino de expansão justifica que viesse a integrar a esquadra portuguesa que saiu para Ceuta em 1415²⁸. Os próprios laços familiares de D. Branca – filha de Carlos III, rei de Navarra, e viúva de Martinho da Sicília, rei de Aragão e da Sicília – revelam os objectivos de D. João I em relação à política mediterrânica, numa altura em que foi assinado o acordo de Caspe, pelo qual Fernando I de Antequera personificava o fim da crise sucessória da Sicília. Neste contexto, é significativo que Fernando I tomasse medidas favoráveis ao comércio catalão, como a abertura do consulado de Alexandria e a defesa da rota das ilhas²⁹. A Ordem do Hospital alimentava grande expectativa face a estas iniciativas, dada a sua experiência em terras levantinas e nas ilhas mediterrânicas. O caso que apontámos não é único e vários outros Hospitalários estiveram implicados na expansão portuguesa³⁰.

de Campo, *A Soberana Militar Ordem de Malta...*, pp. 178-180 e ALBUQUERQUE M. de, *Portugal e a Ordem de Malta...*, p. 79, refere-o como comendador de Algoso, na p. 84, de Elvas e Montouto, de Landal e de Leça na p. 86 e de Trancoso na p. 98. Veja-se ainda FIGUEIREDO J. A., *Nova Malta...*, III, p. 68 e pp. 396-397.

²⁴ FIGUEIREDO J. A., *Nova Malta...*, III, p. 81.

²⁵ FIGUEIREDO J. A., *Nova Malta...*, III, pp. 68 e 520.

²⁶ LUTTRELL Anthony, “The Military Orders: 1312-1798”, in *The Oxford History of the Crusades*, RILEY-SMITH J. (editado por), Oxford, Oxford University Press, 1999, pp. 323-362.

²⁷ ZURARA Gomes Eanes de, *Crónica da tomada de Ceuta por El Rei D. João I*, publ. por Francisco Maria Esteves Pereira, Lisboa, Academia das Ciências, 1915, cap. XVI e publ. *Monumenta Henricina*, vol. 2, doc. 10, pp. 49-53.

²⁸ FREIRE Anselmo Braamcamp, *Brasões da Sala de Sintra*, apresentação e apêndices de Luís Bivar Guerra, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1996, vol. 3, p. 293.

²⁹ SUÁREZ FERNÁNDEZ Luis, “De la crisis del siglo XIV a la Reforma”, *Historia Universal*, vol. VI, Pamplona, EUNSA, 1980, pp. 455-463.

³⁰ Como, por exemplo, Vasco de Ataíde – FIGUEIREDO J. A., *Nova Malta...*, III, pp. 76-77, refere-se ao facto de este Prior ter ido para Arzila, acompanhado de alguns comendadores. Documentalmente é possível comprovar este empenho pela expansão africana e pelas lides do mar em três situações concretas. Assim, Vasco de Ataíde pediu ao rei, em 6 de Junho de 1454, que João de Lisboa, corretor e fretador nesta cidade, fosse nomeado para o cargo de fretador de todas as naus e navios régios e corretor de todas as mercadorias régias (ANTT, *Chanc. D. Afonso V*, l. 10, p. 50). No dia 16 de Dezembro do ano de 1454, foi o próprio Vasco de Ataíde a ser agraciado pelo monarca com uma naveta e os bens de Afonso

Luís Adão da Fonseca³¹ tem destacado as ligações entre Portugal e Aragão ao nível da política mediterrânica e marroquina, tendo muita importância o papel da navegação corsária e comercial portuguesa, as quais exigem uma abertura das bases de apoio mediterrânicas, a par de uma política de aproximação por via de alianças familiares³². Neste contexto, não é de estranhar que Portugal prepare uma armada destinada a vencer o inimigo turco, com o apoio do monarca aragonês. Tendo em consideração este cenário, reforçaram-se os laços luso-aragoneses e a cooperação com os cavaleiros de S. João (tanto em Portugal como em Aragão), à qual não foi alheia a localização geográfica do centro de gestão deste instituto religioso. Segundo María Bonet Donato, ao iniciar-se a expansão catalano-aragonesa no Mediterrâneo, a Coroa de Aragão serviu-se do carácter supranacional da Ordem³³. Quando, em 1480, Rodes foi invadida pelos turcos, O Grão-Mestre Hospitalário pediu auxílio aos reis do ocidente cristão e Fernando o Católico declarou a Ordem sob a sua salvaguarda, prestando-lhe ajuda económica e militar e reconhecendo a sua importância ao nível do sistema de comunicações mediterrânicas, um dos eixos da Coroa de Aragão. De vários factos conhecidos, ressalta a existência de interesses comuns entre Portugal e Aragão e a importância da Ordem do Hospital, tanto como elo de ligação entre estes dois reinos, como elemento imprescindível na sua projecção mediterrânica. Por meados do séc. XV, Fr. Vasco de Oliveira, um comendador português exilado em Aragão na sequência da crise política associada à morte de D. Duarte, é embaixador de D. Afonso V de Aragão a terras levantinas, onde negocia com o Grão-Mestre de Rodes e se desloca à Síria³⁴.

Furtado, marinheiro, morador em Lisboa e criado do infante D. Henrique, bem como com os dos seus parceiros (ANTT, *Chanc. D. Afonso V*, l. 13, p. 11v e publ. *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua história*, publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques, Lisboa, Instituto para a Alta Cultura, 1944-1971, vol. 1, pp. 521-522 e *Monumenta Henricina*, vol. 12, doc. 33, pp. 68-69). Por fim, em 2 de Março de 1456, na carta de quitação a Gonçalo Pacheco, tesoureiro mor dos assuntos de Ceuta em Lisboa, consta que D. Vasco, Prior do Hospital, deu 93 moios e 35 alqueires de trigo, que constituíam parte do pagamento de 114 moios e 34 alqueires de trigo, que era obrigado a dar para Ceuta nesse mesmo ano, para manutenção desta praça marroquina (ANTT, *Chanc. D. Afonso V*, l. 1, p. 82 e publ. AZEVEDO Pedro de, *Documentos das Chancelarias Reais...*, t. II, doc. XIX, pp. 669-709). Outro exemplo pode ser encontrado em Diogo Fernandes de Almeida, de resto em perfeita consonância com a actuação da sua família, que nesta altura se encontrava em ascensão social e empenhada nos negócios da Coroa. COSTA Paula Pinto, *A Ordem Militar do Hospital em Portugal...*, pp. 255-258. A propósito da linhagem dos Almeidas, veja-se SILVA J.C., O fundador do “Estado português da Índia”. D. Francisco de Almeida. 1457(?)–1510, *Mare Liberum*, Lisboa, C.N.C.D.P. e I.N.C.M., 1996.

³¹ FONSECA Luís Adão da, *O Condestável D. Pedro de Portugal*, Porto, I.N.I.C., 1982, pp. 111-134. Como o autor salienta, já GODINHO Vitorino Magalhães, *A Economia dos Descobrimientos Henriquinos*, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1962, pp. 148-149, se referiu à ligação entre a atividade corsária portuguesa, a luta contra o mouro e a expansão no norte de África.

³² A este nível devem ser entendidas as negociações para o casamento do príncipe D. João, filho do infante D. Pedro, com a herdeira de Chipre, D. Carlota de Lusignan. FONSECA Luís Adão da, *O Condestável D. Pedro de Portugal*, p. 118.

³³ BONET DONATO María, *La Orden del Hospital en la Corona de Aragón. Poder y gobierno en la Castellania de Amposta (ss. XII-XV)*, Biblioteca de Historia, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1994, pp. 62-63.

³⁴ Publ. *Monumenta Henricina*, vol. 9, doc. 45, pp. 73-75. COSTA Paula Pinto, “A Ordem do Hospital em Portugal e em Aragão no século XV: estudo de um caso”, in *Actas do XVII Congresso de História da*

A dimensão supranacional que caracteriza a Ordem do Hospital irá estar muitas vezes presente no relacionamento que a monarquia cultiva com estes freires, uma vez que a Coroa tem interesses indiscutíveis em espaços onde a Ordem está implantada. Com efeito, os freires integram embaixadas régias, são intermediários na entrega do censo anual que a monarquia devia à Santa Sé desde D. Afonso Henriques e participam na luta contra o turco instigados pelo poder régio³⁵.

Como é sabido, a preocupação pelo desenvolvimento da marinha portuguesa foi notória a partir do reinado de D. Dinis, o que justifica a formulação de uma política concreta sobre estes assuntos, onde se integra a reorganização do próprio serviço e o surgimento do cargo de almirante-mor, objectivos assinalados no contrato feito com o reputado genovês Manuel Pessanha, no ano de 1317³⁶. A presença desta e de outras famílias junto de D. Dinis foi notável. A residência de António Pessanha, irmão de Manuel Pessanha, em Roma, ao serviço do Papa Clemente V³⁷ poderá, também, ter favorecido o desenvolvimento de alguns contactos com os Hospitalários, dada a sua relação privilegiada com a Santa Sé. Esta rede de contactos é tanto mais importante, quanto são reconhecidas as múltiplas articulações entre Portugal e Génova, onde a Ordem está implantada e enquadrada sob a forma do priorado da Lombardia. O facto de o superior de Portugal desta instituição reconhecer um débito a Odinetto Lomellini, receptor geral da Religião, recorrendo aos serviços de um notário eclesiástico genovês, Andrea de Cairo³⁸, permite-nos chamar a atenção, não só para o forte vínculo entre portugueses e genoveses, institucionalmente desenvolvido no reinado dionísio no quadro da definição do almirantado e do seu papel no domínio da marinha, como também salientar a importância da consulta de diversos arquivos com o objetivo de melhor se compreender a realidade portuguesa.

Como já fizemos notar, a relação intensa dos Hospitalários com os espaços marítimos manifesta-se, tanto na dimensão militar, como na comercial. No entender de Anthony Luttrell, a sua organização naval e militar justifica a sua existência corporativa e a orgânica que teve³⁹. No que diz respeito à vertente da guerra mediterrânica, o desem-

Coroa de Aragão, “*El món urbà a la Corona d’Aragó del 1137 als decrets de nova planta*”, vol. II, Barcelona, Universidade de Barcelona, 2003, pp. 325-334.

³⁵ Publ. *Bulário português de Inocêncio III (1198-1216)*, publ. por Avelino de Jesus da Costa e Maria Alegria Fernandes Marques. Coimbra, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1989, doc. 33, pp. 43-44 e sum. *Cartulaire générale de l’Ordre des Hospitaliers...*, I, doc. 1051, p. 658. Veja-se, igualmente, *Bulário português de Inocêncio III*, doc. 34, pp. 44-45 e doc. 199, p. 355.

³⁶ ANTT, *Chanc. D. Dinis*, l. 3, p. 108 e publ. *Descobrimentos portugueses*, vol. I, doc. 37, pp. 27-30.

³⁷ SANTARÉM Visconde de, *Inéditos (Miscelânea)*, Lisboa, 1914, p. 403.

³⁸ Archivio di Stato de Genova, *Notário Andrea de Cairo*, filza nº 23 e citado por MUSSO G.G., *Genovesi e Portogallo nell’età delle scoperte (nuove ricerche d’archivio)*, Génova, Civico Istituto Colombiano, 1976, p. 65, nota 235. COSTA Paula Pinto, “Portugal e Génova em tempos medievais: relações e enquadramentos”, in *Génova una “porta” del Mediterraneo*, Editado por Luciano Gallinari, vol. II, Brigati, Génova, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Istituto di Storia dell’Europa Mediterrânea, 2005, pp. 1049-1068.

³⁹ 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, pp. 133-153; na p. 137, afirma que o número de homens que estava permanentemente em Rodes foi reduzido.

penho dos Hospitalários foi muito relevante. A defesa militar de baluartes pertencentes à Ordem, muito especialmente Rodes e Malta, contou com a agilização de meios terrestres e marítimos, sendo crucial o papel desempenhado pela frota de guerra. Está referenciada na documentação a participação ativa em diversas campanhas, que podemos enumerar de forma tópica. Assim, em 1444, D. João de Ataíde, responsável pelo priorado do Crato, comandou um grupo de homens, na sequência do cerco que o sultão do Egipto colocou à ilha de Rodes⁴⁰. O crítico cenário militar exigiu a deslocação de homens do priorado do Crato, como ficou registado no catálogo dos grão-cruz, bailios, comendadores, cavaleiros, capelães e freires serventes de armas que em 1480 estiveram na defesa de Rodes, em consequência de uma acção ofensiva desencadeada por Maomé II⁴¹. De acordo com o conde de Campo Bello, Henrique de Castro encontrava-se em Rodes, no ano de 1480, entre outros cavaleiros portugueses, para participar na defesa da ilha, cercada em consequência de uma acção ofensiva desencadeada por Maomé II, tendo depois regressado a Portugal, onde viria ainda a desempenhar o lugar de Prior⁴². Cumprindo as suas obrigações para com a dinâmica organizativa da Ordem, o Prior do Crato, Diogo de Almeida, também se deslocou à sede conventual em Rodes, em 1502, cumprindo uma última etapa a partir da Sicília⁴³. Deste modo, o Prior participou nos enfrentamentos bélicos contra os turcos, assumindo o comando de uma armada, composta de três galés, uma fusta e três bergantins⁴⁴. Através de uma carta publicada por Francisco Rodrigues Lobo, rica em informação relativa às lides relacionadas com Rodes, o próprio Diogo de Almeida afirma que, para a defesa desta ilha, armou um navio com 120 homens, treinados na milícia por ele mesmo “*com muito cuidado*”⁴⁵. Portugal enviaria uma frota, nos anos de 1499-1503, para entrar em guerra com os turcos⁴⁶, depois de o Mestre de Rodes ter informado o rei de Portugal sobre a preparação de uma armada inimiga, com destino à Índia⁴⁷. Termi-

⁴⁰ BELLO Conde de Campo, *A Soberana e Militar Ordem de Malta...*, p. 64.

⁴¹ VERTOT Abade de, *Histoire des chevaliers hospitaliers de S. Jean de Jerusalem...*, t. VII, p. 440, onde constam os dados relativos ao priorado de Portugal. COSTA Paula Pinto, *O Mediterrâneo e a Ordem de S. João...*, pp. 75-97.

⁴² BELLO Conde de Campo, *A Soberana Militar Ordem de Malta...*, p. 67.

⁴³ ANTT, *Gau. XX*, m. 6, nº 4 e publ. *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. 10, pp. 457-461 e sum. SANTARÉM Visconde de, *Quadro Elementar...*, t. X, pp. 133-134. Trata-se de uma carta do embaixador Diogo da Gama dirigida a D. Manuel, escrita em Roma e datada de 2 de Junho de 1502, pela qual lhe dava notícia, entre outras coisas, que o Prior do Crato tinha partido no mês de Maio, daquele ano, da Sicília para Rodes.

⁴⁴ ANTT, *Corpo Cronológico*, I, m. 4, nº 74 e II, m. 7, nº 56. A propósito das deslocações de Diogo Fernandes de Almeida à sede conventual da Ordem, situada em Rodes, veja-se, por exemplo PINA Rui de, *Crónica de D. Afonso V*, cap. 208; BELLO Conde de Campo, *A Soberana Militar Ordem de Malta...*, pp. 67-68 e ALBUQUERQUE Martim de, *Portugal e a Ordem de Malta...*, pp. 163-164.

⁴⁵ LOBO Francisco Rodrigues, *Cartas dos grandes do mundo*, Coimbra, Imprensa da Universidade, 1934, pp. 39-45.

⁴⁶ MAGALHÃES Joaquim Romero, “Os régios protagonistas do poder”, in *História de Portugal. No alvorecer da Modernidade*, dir. de José Mattoso e coord. de Joaquim Romero de Magalhães, vol. 3, p. 528. O Prior do Crato assumiu o comando de uma armada, composta por três galés, uma fusta e três bergantins (ANTT, *Corpo Cronológico*, I, m. 4, nº 74 e II, m. 7, nº 56 e sum. SANTARÉM Visconde de, *Quadro Elementar...*, t. II, p. 11).

⁴⁷ OSÓRIO Jerónimo, *Da vida e feitos de El-rei D. Manuel...*, vol. 2, p. 196.

nada esta missão, os Reis Católicos informam D. Manuel dos sucessos alcançados pelo Prior do Crato⁴⁸. Ao investimento crescente no mar, os Reis Católicos respondem, por exemplo, com o auxílio financeiro à armada da Ordem e, inclusivamente, o seu neto, o imperador Carlos V, doa-lhes a ilha de Malta. Um outro caso foi protagonizado por Fr. André do Amaral, Chanceler de Rodes e embaixador do Grão-Mestre, que se distinguiu nas armadas de Rodes⁴⁹. Como recompensa, em 1514, D. Manuel fê-lo membro do conselho régio, tendo em consideração que este cavaleiro tinha mostrado empenho na defesa das armadas da Índia, impedindo que os turcos carregassem madeira para galés e navios do Sultão, com o objetivo de comprometer a presença portuguesa na Índia⁵⁰.

Face ao agudizar das circunstâncias, o Papa Leão X pediu a D. Manuel que mobilizasse os Hospitalários portugueses para a defesa da ilha de Rodes⁵¹ e, em 10 de Setembro de 1518, o Grão-Mestre pediu diretamente ao rei português auxílio contra a ameaça turca⁵², acções determinantes para o envolvimento português. Como se sabe, Solimán o Magnífico colocou frente a Rodes um exército poderoso para lutar contra Fr. Filipe Villiers de l'Isle-Adam (1521-1534). Os cronistas desta empresa foram duas testemunhas visuais. Por um lado, Pietro Lomellino, cuja obra se perdeu e só seria divulgada pelos escritos de Bosio; e, por outro, Jacobo Fontano, autor de um diário que relata os acontecimentos⁵³. A defesa de Rodes em 1522 constituía uma preocupação premente, que 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 vyesem a dicta sembrea e se fizesem prestes com suas armas pera hyrem a Rodes ao tall socorro...”, sob “...pena de privaçam do abyto e dos beneficios se o contrario fizerem”⁵⁴. A 2 de Outubro de 1522, D. Miguel da Silva, embaixador em Roma, alertou o rei da necessidade urgente em prestar socorro à ilha, pois, caso contrário, assistir-se-ia à sua derrota, o que, certamente, não estaria em sintonia com os interesses do rei⁵⁵. Apesar de todos os esforços, em Março de 1523, dava-se notícia da vitória dos inimigos⁵⁶.

⁴⁸ ANTT, *Corpo Cronológico*, I, m. 4, n.º 74 e II, m. 7, n.º 56 e sum. SANTARÉM Visconde de, *Quadro Elementar...*, t. II, p. 11.

⁴⁹ BELLO Conde de Campo, *A Soberana Militar Ordem de Malta...*, p. 68.

⁵⁰ ANTT, *Chancelaria D. Manuel*, I, 11, p. 6 e FIGUEIREDO J. A., *Nova Malta...*, III, p. 130 e ALBUQUERQUE Martim de, *Portugal e a Ordem de Malta...*, p. 166. No ano seguinte, em 1515, Fr. André do Amaral recebeu carta de armas. A participação deste Hospitalário na luta contra o turco já vem de tempos anteriores. Por exemplo, em 19 de Abril de 1512, escreveu a D. Manuel, informando-o dos preparativos para ir contra “...as cousas de vosa alteza...”, como, aliás, já o tinha feito por escrito, através de “...tres ou quatro vias...” (ANTT, *Corpo Cronológico*, I, m. 11, n.º 61).

⁵¹ ANTT, *Bulas*, m. 36, n.º 39 e sum. SANTARÉM Visconde de, *Quadro Elementar...*, t. X, pp. 239-240 e cit. ALMEIDA Fortunato de, *História da Igreja em Portugal*, II, p. 215.

⁵² ANTT, *Corpo Cronológico*, I, m. 7, n.º 41.

⁵³ Referido por GARCÍA MARTÍN P., “Bibliografía de las lenguas hispanas de la Orden de Malta en la época moderna”, in *Las Ordenes Militares en la Peninsula Iberica*, Universidad de Castilla La-Mancha, 2000, vol. II, p. 1327.

⁵⁴ ANTT, *Corpo cronológico*, I, m. 30, n.º 32, fls. 14v-15.

⁵⁵ ANTT, *Corpo Cronológico*, I, m. 28, n.º 98.

⁵⁶ ANTT, *Corpo Cronológico*, I, m. 29, n.º 30 e sum. SANTARÉM Visconde de, *Quadro Elementar...*, t. X, pp. 287-291.

O envolvimento português ficou registado no catálogo dos freires cavaleiros e serventes de armas que em 1522 se preparavam para defender Rodes⁵⁷. Para além deste relato feito por Anastácio de Figueiredo, admitimos que outros freires tenham colaborado, dado que estiveram presentes no capítulo de Lamego de 1522, onde foi lida uma bula mestral, ordenando a todos a participação nesta campanha⁵⁸. Em 1522, Henrique Teles integrou o plano de defesa em relação ao grande cerco feito a Rodes e, em 1530, acompanhou a transferência da sede conventual da Ordem para Malta, sendo posteriormente enviado para o priorado de Portugal, enquanto colector e recebedor dos direitos da Ordem no nosso reino⁵⁹. Podemos acrescentar, ainda, que Fr. Paio Correia participou num encontro contra corsários da Berberia, em 1534⁶⁰. O potencial defensivo associado à ilha de Malta manteve-se dependente da esquadra de galés que a Ordem tinha no séc. XVII, a qual era reputada como uma das melhores do Mediterrâneo⁶¹.

Para além destas lides militares, seriam também essenciais as viagens de negócios com uma vertente comercial, domínio em que a Ordem insere os seus interesses no âmbito de portos e redes partilhados com diversas entidades. Em função da acção italiana, em geral, e genovesa, em particular, o Mediterrâneo projecta-se em outros espaços, como o do Norte da Europa⁶². Portugal, à semelhança de outras regiões peninsulares, mostrou-se permeável a estas influências e integrou uma rede de espaços e contactos bastante dilatados⁶³.

As repercussões que daqui resultaram têm constituído objecto de trabalho para alguns historiadores⁶⁴, que têm formulado interpretações de carácter abrangente, na

⁵⁷ VERTOT Abade de, *Histoire des chevaliers hospitaliers de S. Jean de Jerusalem...*, t. VII, pp. 431-432. Estas informações e outras provenientes do próprio discurso cronístico da Ordem, de autores como Bosio e Funes, foram introduzidas na obra de José Anastácio de Figueiredo.

⁵⁸ FIGUEIREDO J.A., *Nova Malta...*, III, p. 133.

⁵⁹ SÃO PAYO L.M.V., "O Bailio de Leça Frei Henrique Teles", *Filermo*, nº 2. Porto, 1993, p. 87.

⁶⁰ FIGUEIREDO J.A., *Nova Malta...*, III, pp. 135-136 e p. 504.

⁶¹ FONTENAY M., *Les Chevaliers de Malte dans de "corso" méditerranéen...*, pp. 373-374. De acordo com o autor, esta esquadra maltesa teria de cumprir três tipos de missões: o policiamento dos mares, a cedência de galés para uma esquadra naval cristã e a guerra de corso contra as costas e comércio muçulmano no Mediterrâneo oriental.

⁶² BRAUDEL Fernand, *O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrânico na Época de Filipe II*. Vol. 1, Lisboa, Publicações D. Quixote, 1983 (1ª ed., Paris, Armand Colin, 1966), p. 237.

⁶³ RAU Virgínia, *Portugal e o Mediterrâneo no século XV. Alguns aspectos diplomáticos e económicos das relações com a Itália*, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1973, p. 14, nota 19 e RAU Virgínia, "Os mercadores-banqueiros estrangeiros em Portugal no tempo de D. João II (1521-1557)", in *Estudos sobre História Económica e Social do Antigo Regime*, Introdução e organização de José Manuel Garcia, Lisboa, Editorial Presença, 1984, pp. 67-82.

⁶⁴ Do vasto leque de estudos podemos destacar FONSECA Luís Adão da, "Algumas considerações acerca das relações comerciais e marítimas de Portugal com Génova na Baixa Idade Média", in *Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua Época*, vol. III, Porto, Universidade do Porto e C.N.C.D.P., 1989, pp. 635-644; FONSECA Luís Adão da, "Portugal e o Mediterrâneo no final da Idade Média: uma visão de conjunto", in *Portogallo mediterraneo*, a cura di Luís Adão da Fonseca e de Maria Eugénia Cadeddu, Cagliari, Consiglio Nazionale delle Ricerche/Istituto sui Rapporti Italo-Iberici, 2001, pp. 13-25; BARATA Filipe Themudo, *Navegação, comércio e relações políticas: os portugueses no mediterrâneo ocidental (1385-1466)*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian/JNICT,

senda de V. Rau, para quem “*no âmbito das inovações económico-políticas e das transformações sociais, tudo (...) empreendemos no Mediterrâneo*”⁶⁵.

O papel comercial da Ordem é notório, como comprova a própria câmara do comércio, que se tornou na segunda construção mais importante de Rodas e que controlava vários aspectos da vida económica e fiscal da instituição. O transporte de pessoas e de mercadorias nos seus próprios barcos gerava lucros de monta⁶⁶ e criava oportunidades de participação, atractivas também para os portugueses⁶⁷. Rodas constituía um dos melhores portos nos circuitos do grande comércio no Mediterrâneo oriental e gozava de uma localização privilegiada para aceder aos grandes mercados cerealíferos (Egipto, Grécia do Norte, Pouilles e Sicília)⁶⁸. O tráfico de escravos no Mediterrânico conhece, igualmente, o envolvimento dos genoveses e dos Hospitalários, na medida em que estes escravos eram oriundos das províncias do Oriente⁶⁹. Por sua vez, em Rodas, os cavaleiros produziam telas de linho, sabão e açúcar. De resto, grande parte da riqueza que a Ordem investia no Levante era resultado da exportação de tecidos que chegavam a esta ilha mediterrânica, oriundos de vários pontos do Ocidente⁷⁰.

O abandono de Rodas por parte dos cavaleiros de S. João, em 1522, face à derrota militar frente aos Turcos, marca o início do declínio económico da ilha, privada tanto do dinheiro que a Ordem captava na Europa, como da lucrativa passagem dos peregrinos que aí faziam escala no percurso para a Terra Santa e das aproximações de piratas e corsários, que já não se mostravam tão interessados nesta zona⁷¹. Já num tempo posterior, e como mera referência a uma viagem empreendida por um português, podemos apontar a iniciativa de Fr. Cristóvão de Cernache Pereira, comendador de Poiares, que comunica a D. João III que a sua viagem com origem na ilha de Malta e com destino na sua terra transmontana – Poiares – decorrera entre 26 de Outubro de 1539 e 15 de Janeiro de

1998; BARROS Amândio, *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*, Porto, FLUP, 2004; IRADIEL MURUGARREN Paulino, IGUAL LUIS David, “Del Mediterráneo al Atlántico. Mercaderes, productos y empresas italianas entre Valencia y Portugal (1450-1520)”, in *Portogallo mediterraneo*, a cura di Luís Adão da Fonseca e de Maria Eugénia Cadeddu, Cagliari, Consiglio Nazionale delle Ricerche/Istituto sui Rapporti Italo-Iberici, 2001, pp. 143-194.

⁶⁵ RAU Virgínia, *Portugal e o Mediterrâneo no século XV. Alguns aspectos diplomáticos e económicos das relações com a Itália*, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1973, p. 3.

⁶⁶ 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, pp. 178-179.

⁶⁷ FONSECA Luís Adão, *Navegacion y corso en el Mediterraneo occidental: los portugueses a mediados del siglo XV*, Pamplona, Ed. Universidad de Navarra, 1978.

⁶⁸ FONTENAY Michel, “De Rhodes à Malta: l’évolution de la flotte nf hospitaliers au XVIe siècle”, in *Atti del V Convegno Internazionale di Studi Colombiani. “Navi e navigazione nei secoli XV e XVI”*, Vol. I, Génova, Civico Istituto Colombiano, 1990, pp. 107-133.

⁶⁹ POUTIERS J.C., *Rhodes et ses Chevaliers: 1306-1523...*, p. 159 e HEERS Jacques, *Gènes au XV^e siècle*, pp. 365-376.

⁷⁰ LUTTRELL Anthony, “Actividades económicas de los Hospitalarios de Rodas en el Mediterraneo occidental durante el siglo XIV”, pp. 178-179. Num ano, os freires de Rodas receberam mais de 6.000 florins da venda de açúcar em Paris e noutros locais de França.

⁷¹ VATIN Nicolas, “La conquête de Rhodes”, in VATIN Nicolas, *Les Ottomans et l’Occident (XVe-XVIe siècles)*, Istanbul, Les Éditions ISIS, 2001, p. 43.

1540. A acreditar nas suas palavras, partiu de Malta com 4 galés da sua Ordem, destinadas a Barcelona com o objetivo de levantar dinheiro junto do depositário da Religião⁷².

A dimensão mediterrânica da Ordem Militar do Hospital gerou uma aprendizagem das actividades ligadas ao mar e conferiu-lhe um papel relevante no fretamento de embarcações e na construção naval. A potencial relação que a Ordem estabeleceu com as diversas marinhas que encontrava neste espaço marítimo influenciou as suas condições de desenvolvimento e terá sido veiculada nos diversos reinos em que estava presente, incluindo no de Portugal. O potencial de manobrar no mar e de marcar posição na construção naval, bem como a capacidade financeira para suportar estes investimentos e o correspondente recrutamento humano são assuntos que suscitam curiosidade. Recorde-se, por exemplo, o já mencionado co-financiamento destas empresas por parte de várias casas reais com o objetivo de inverter o avanço turco em direcção ao ocidente.

A construção naval por iniciativa dos órgãos dirigentes da Ordem no âmbito do espaço mediterrânico é um tema complexo e ainda pouco conhecido. Na 1ª metade do séc. XVI, os Hospitalários passaram de grandes embarcações para unidades de pequena tonelagem, mais rápidas e mais fáceis de utilizar, alteração justificada pelas diferentes condições associadas à ilha de Malta. Os freires deixam de ter necessidade de naves de transporte, que fica reservado apenas ao provimento comercial da ilha de Malta e não à manutenção de um papel activo nas trocas internacionais, e passam a precisar de galeões, vocacionados para a atividade militar no âmbito da guerra pelo domínio do Mediterrâneo, sob o enquadramento da cruzada tardia.

Apesar do interesse do assunto, as fontes documentais portuguesas são praticamente omissas no que toca a questões de construção naval relacionadas com as Ordens Militares. Um caso raro encontra-se associado à figura de Fr. Luís Álvares de Távora, que contratualiza com Pedro Franco, mestre de carpintaria de naus e navios de Miragaia, em 6 de agosto de 1595⁷³, a construção de um patacho com esporão à moda de galeão, com capacidade de 70 toneladas debaixo da cobertura, a que acrescem as munições e os mantimentos necessários. As características técnicas do patacho, incluindo a artilharia, assim como as condições de pagamento e o prazo de construção (Novembro de 1595), estão detalhadamente descritas no contrato. As questões em torno deste tipo de dados são bastante interessantes e permitem-nos salientar o peso da guerra no Mediterrâneo, tanto mais que este homem já tinha encomendado um galeão de grande poder ofensivo.

Ultrapassando a dimensão mais técnica associada à construção naval e à arte de navegar, domínio em que pouco ou nada é relatado nas fontes escritas que conhecemos, pode-se reflectir sobre o impacto destes conhecimentos na capacidade de inserção dos Hospitalários em redes económicas e político-diplomáticas. Se se pode destacar o papel da Ordem no fretamento de barcos, no transporte de peregrinos e no comércio, no caso das questões político-diplomáticas deve-se valorizar o desempenho dos freires como estrategas e embaixadores de reconhecido mérito.

⁷² ANTT, *Corpo Cronológico*, I, m. 66, nº 89.

⁷³ BARROS Amândio, *Porto: a construção de um espaço marítimo...*, doc. 92, sendo apontado como o único contrato de construção de navios para o séc. XVI.

Em termos globais, a Ordem do Hospital é inquestionavelmente mediterrânica, embora em Portugal não se registe uma clara identificação com esta vertente marítima, tanto mais se observarmos a configuração da sua fixação territorial mais vocacionada para terras do interior, onde pontuam as comendas que lhe pertencem. Porém, a procura de referências oriundas do Mediterrâneo oriental está presente até na toponímia dos lugares centrais em que os freires se instalam. Com efeito, o castelo de Belver apresenta este elo de ligação ao baluarte homónimo que a Ordem possuía no que é hoje Israel; a designação da vila do Crato pode apontar para a emblemática fortaleza oriental do Crac dos Cavaleiros⁷⁴; e o complexo conventual da Flor da Rosa, nas imediações do Crato, pode evocar Rodes, topónimo derivado do nome grego *rodon* (rosa). De facto, do que nos foi dado observar, os freires portugueses, a par da estrutura da Ordem, promoveram o contacto sistemático com as suas instâncias superiores fixadas no Mediterrâneo, reagiram a desafios externos, por vezes, por impulso da própria coroa, e mobilizaram-se para campanhas marítimas, desenvolvendo-se um potencial de colaboração mútua.

⁷⁴ COSTA Paula Pinto e BARROCA Mário Jorge, “A doação de Belver à Ordem do Hospital por D. Sancho I. Leitura e contextualização do documento de 1194”, in *Actas do V Encontro sobre Ordens Militares. As Ordens Militares e as Ordens de Cavalaria entre o Ocidente e o Oriente*, ed. Isabel Cristina Fernandes, Palmela, Câmara Municipal, 2009, pp. 679-714. LEAL Pinho, “Crato”, in *Portugal Antigo e Moderno...*, vol. 2, p. 438, aponta para a hipótese de este topónimo encontrar raízes no conceito de forte, formidável (pela palavra grega sua ancestral) ou para os cartagineses, seus eventuais fundadores.

A REVOLUÇÃO NAVAL DO SÉCULO XII E O NASCIMENTO DA MARINHA DE GUERRA PORTUGUESA

Hernani Amaral Xavier

1ª PARTE

A MARINHA PORTUGUESA DA PROTO-HISTÓRIA AO FINAL DO SÉC. XII

“Este pedido temos que fazer àqueles que não têm experiência deste assunto, ou que com ele não estão relacionados: que não condenem tudo isto sem antes terem aprendido aquilo que, certamente mais tarde, tornará a matéria mais clara, quando já a tiverem compreendido...”

Martin Waldseemüller

Legenda ao fundo, à direita, do seu Planisfério de 1507

“...Em Portugal aprecia-se altamente quem encontra um documento novo ou o publica pela primeira vez mesmo que desgarrado e sem qualquer alcance, e não se liga importância àquele que encontrou alguma coisa de novo em documento já conhecido, que o utiliza como nunca fora utilizado e o interpreta de maneira que ninguém vislumbrara...”

Vitorino Magalhães Godinho

A Economia dos Descobrimentos Henriquinos

“A lembrança das coisas passadas não é, necessariamente, a lembrança das coisas tal como se passaram”

Marcel Proust

À la Recherche du Temps Perdu

Breve Introdução

Este, um dos vários trabalhos que há muito bailava na nossa mente, e que acabou por exigir um estudo muito mais longo do que aquilo que pensávamos, derivou de uma tentativa de se corrigir uma daquelas “verdades *ad-hoc*” que são aceites sem crítica¹ na nossa historiografia marítima: a de que os nossos barcos tradicionais, nomeadamente aquele a que erradamente se chama “Saveiro” mas que é o “Barco de Mar”, e os seus descendentes “Meia-lua”, “Saveiro” e “Bateira”, ou os primos afastados “Rabelo”, “Moliceiro”, “Mercantel”, “Salineiro” e “Meia-lua”, todos descendem de um barco representado por um modelo em prata encontrado num túmulo de Ur, na Mesopotâmia.

Lixa Filgueiras notou este fato em 1958² e mais tarde, Johnstone³, quando fala do “Saveiro português”, viria a aceitar a ideia.

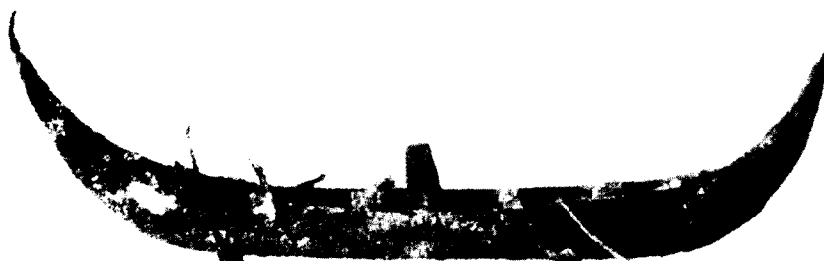


Fig. 1 – Modelo de um barco, em prata, encontrado num túmulo de Ur.



Fig. 2 – Barco de mar, ou Barco da Xávega, em Aveiro.

¹Este é outro dos grandes problemas da nossa atual cultura. É feio criticar os autores, mesmo que reonhecidamente as suas obras mereçam crítica. E porque não existe crítica histórica, a História é campo aberto para que cada um diga o que lhe apetece, mesmo sem qualquer fundamento histórico.

²Octávio Lixa Filgueiras, *A Arte da Construção no Estudo das Tradições Navais*, Centro de Estudos Humanísticos da Universidade do Porto, Porto, 1958; *A Lancha Poveira e o Saveiro de Valbom*, mesmo editor, local e data.

³Paul Johnstone, *The Sea-craft from Prehistory*, Routledge & Kegan Paul, London, 1980.

Note-se que ambos fizeram esta comparação apenas pela sua aparência visual, sem qualquer outro apoio baseado na morfologia dos navios, datação, técnicas e objectivo da construção, mais nada do que uma simples identificação “a olho”. E isto apesar de Johnstone ter tentado seguir a sua construção, quando veio a Portugal, e ter escrito alguns pormenores da sua construção.

Donde que esta identificação, que como de costume pegou, veio posteriormente a ser conotada com os Tartéssios, com as ligações deste Reino às cidades-estado Gregas e especialmente aos Fenícios de Tiro, e com os barcos dos Fenícios representados em monumentos Assírios e Egípcios.

A partir daqui, criou-se a lenda de que os barcos tradicionais portugueses descendem dos barcos Mesopotâmicos, cuja técnica e formas de construção teriam sido transmitidas aos Tartéssios e que estes teriam transmitido aos habitantes do Noroeste da Península, tradição que se teria fixado na Região Nortenha do nosso País até aos dias de hoje.

Esta teoria foi amassada a partir do princípio, que ainda não foi definitivamente abandonado, de que Tartessus correspondia à mítica Tarshish, de onde os Fenícios de Hirão I e os Tartéssios levariam mercadorias exóticas, inclusivé para a corte do rei Salomão, teoria que como veremos de seguida não tem qualquer fundamento que a suporte, quer bíblico, quer histórico, quer mesmo arqueológico.

Capítulo I

Os Fenícios e Salomão – Tartessus e Tharsis

Dúvidas, equívocos, e fantasias

Temos lido muitas obras e textos eletrónicos em que as opiniões tendem para afirmar que quando Salomão precisava de barcos e marinheiros, voltava-se para os Fenícios, seus vizinhos do lado do mar, já que os Israelitas não tinham qualquer apetência por navios e navegações⁴.

A grande dificuldade no estudo da História destes Povos, neste período, é distinguir o trigo do joio nas informações que são prestadas nessas obras e na Web, muitas com evidentes adulterações dos textos citados, ou por ignorância, ou por malícia ou por quaisquer outros intuitos que escapam à nossa imaginação.

Veja-se apenas um exemplo, para evitar prolixidade:

O portal www.theology.edu/ugarbib.htm, é da *Quartz Hill School of Theology*, nos E. U. A., e nele se publica a História de Ugarit. Como procurávamos informações mais modernas sobre este assunto (as obras que possuíamos na altura, e que o abordam, eram dos anos setenta, e daí para cá houve uma verdadeira revolução na fatualização dos dados históricos referentes a estes povos), lemos o artigo com atenção, até porque é publicado

⁴Afirmção explícita no *site* da *Internet* que mencionámos, e em muitos outros locais e obras.

por uma instituição religiosa, e se nestas instituições não houver verdade, onde é que a haverá?

No título 7 – *International Relations and Seamanship in Ugarit*, parágrafo 2, diz, e citamos: “...*But, it must be said, the Israelites were not interested in the Sea and were not boat builders or sailors in any sense of the word...*”.

Dá como apoio para esta afirmação os por demais conhecidos Salmos: Reis, III, 9:26-27 e Reis III, 10:22-26.

Como sempre fazemos com qualquer trabalho que estudemos, consultámos duas Bíblias e verificámos que esta afirmação é uma total distorção do que está escrito nesses Salmos, ou mesmo um abuso em relação ao que deles se pode inferir, já que os textos em inglês⁵ e também repetidos em português são, respectivamente: Kings III, 9:26 “...*And King Solomon made a fleet in Asiongaber, which is by Ailath, on the Shore of the Red Sea in the land of Edon...*”.

Idem, em português⁶: “...*Equipou mais o Rei Salamão uma frota em Asiongaber, que é perto de Ailath na praia do Mar Vermelho, na terra de Idumea...*”.

Kings, III, 9:27: “...*And Hiram sent his servants in the fleet, sailors that had knowledge of the sea, with the servants of Solomon...*”.

Idem: “...*E mandou Hirão nesta frota servos seus, homens marinheiros entendidos em a nautica, juntamente com os servos de Salamão...*”.

Idem: 9:28 “...*os quais tendo chegado a Ofir trouxeram ao Rei Salomão quatrocentos e vinte talentos de ouro, d’ali conduzido...*”.

Mesmo que nos limitemos a estas citações, nada, nestes textos, permite assumir que “os Israelitas não estavam interessados no mar, e não eram construtores navais nem marinheiros, em qualquer sentido das palavras”, mas antes pelo contrário, porque:

- Não é no mínimo razoável, pensar-se que Salomão tivesse mandado construir uma frota (pelo seu povo, já que nos salmos citados e na construção dos navios não se mencionam os homens de Hirão I de Tiro, só mencionados na tripulação), no topo do Mar Vermelho, com o único objectivo de fazer uma única expedição a Ofir, situada algures fora do Mar Vermelho, se os Israelitas não estivessem minimamente conotados com a construção naval, a marinharia e a navegação;
- Não nos parece, que em qualquer altura e especialmente neste tempo, se pudesse entregar uma frota de navios a estrangeiros não súbditos, por muito amistosas que fossem as relações de Salomão com Hirão I;
- E Hirão I mandou os seus marinheiros na frota porque tinham o conhecimento do mar (não o Mar, de uma forma geral, mas o Mar Vermelho, que se mencionara no Salmo anterior, de que este é uma continuação) e provavelmente dos mares até Ofir;

⁵Quando em Inglês, verificamos sempre pela *The Family Rosary Edition of the Holy Bible*, The Catholic Press Inc., Chicago, 1953, expressamente aprovada pela Cúria Romana.

⁶Em Português, seguimos sempre a *Bíblia Sagrada contendo o Velho e o Novo Testamento, com referências*, Trad. António Pereira de Figueiredo, Lisboa, Lallémant Frères, 1879.

- Por outro lado, não eram os Israelitas que acompanhavam os Fenícios de Hirão – os navios eram de Salomão e os Fenícios é que iam na companhia dos servos de Salomão, provavelmente como “consultores”.

A outra frase mencionada no texto que vimos criticando é: Kings, III, 10:22 “... *For the king's navy, once in three years, went with the navy of Hiram by sea to Tharsis, and brought from thence gold, and silver, and elephant's teeth, and apes and peacocks...*”.

Idem: “...*Porque a frota do Rei Salomão ia por mar com a frota de Hirão, uma vez cada três anos a Tharsis; a trazer dali ouro e prata, e dentes de elefantes, e bogios, e pavões...*”.

- Ora se Salomão mandava a sua frota em conjunto com a frota de Hirão a Tharsis, uma vez em cada três anos, parece-nos lícito retirar-se que Salomão não só tinha Marinha, mas mais importante ainda, que essa Marinha era permanente. E para ter marinha permanente, era necessário ter marinheiros à altura. E para ter marinheiros à altura, era necessário que existissem barcos e que houvesse quem os soubesse construir e navegar.

E até agora o que lemos parece confirmar, para lá de qualquer dúvida, que de facto Salomão e os seus marinheiros conheciam o mar, a construção naval e a náutica, ao contrário do que se afirmara.

Parece, mas não confirma.

Porque na mesma Bíblia, em Paralipomenos 8:17-18, já se relatam os fatos de modo diferente: Paralipomenos, II, 8:17 “...*Então foi Salomão a Asiongaber, e a Ailath, à praia do mar Roxo, que é na terra de Edom...*”.

Idem, II, 8:18: “...*E o Rei Hirão lhe mandou por seus vassalos náos, e marinheiros praticos do mar, e foram com a gente de Salomão a Ofir, e de lá trouxeram ao Rei Salomão quatrocentos e cinquenta talentos de ouro...*”.

Como se vê, aqui já não foi Salomão que mandou construir os navios, mas antes Hirão que lhe cedeu para esta viagem, ou seja, o que era, já não é, muito embora não estejamos a ver bem como é que Hirão mandou os navios do Mediterrâneo para o Mar Vermelho, a menos que tivessem ido desmontados e transportados em dorso de camelos.

Ainda em Paralipomenos, II, 9:10: “...*E os servos de Hirão com os de Salomão trouxeram também ouro de Ofir e madeiras de thyno, e pedras de sumo preço...*”, o que reforça a ideia do salmo anterior.

A datação destes acontecimentos, pelas anotações desta edição da Bíblia, diz respeito a 992 a.C. o que não condiz com o reinado de Hirão, que só começou a reinar em 969 a.C..

Por outro lado, quase um século depois, já em 896 a.C. pela datação bíblica, e ainda em Paralipomenos, II, 20:35: “...*Depois disto, travou Josafat Rei de Juda amizade com Occozias Rei de Israel, cujas obras foram impiíssimas...*”.

Idem, 20:36: “...*E conveiu com elle que esquipassem navios, que fossem a Tharsis; e construíram uma armada em Asiongaber...*”.



Fig. 3 – Mapa do topo do Mar Vermelho e das regiões circunvizinhas.

Como dissemos atrás e vemos agora no mapa na Fig. 3, Ailath e Asion Gaber estavam ambas situadas no topo do Mar Vermelho e qualquer barco saído destes portos só teria acesso ao Mediterrâneo se circunnavegasse África.

Donde que se saíram frotas de Ailath para Ofir e de Asion Gaber para Tarshish, estas frotas dirigiam-se para qualquer paragem, no Mar Vermelho, ou para qualquer outro destino na África Oriental, ou para Oriente, provavelmente a Índia.

Idem, 20:37: “...Porém Eliezer filho de Dodau de Mareza prophetizou a Josafat, dizendo: Pois que tu fizeste alliança com Ocozias, destruiu o Senhor as tuas obras e depedaram-se as tuas náos, e não poderam ir a Tharsis...”.

De facto, Josafat reinou de 870 a 845 e Ocozias de 853 a 852, o que torna possível esta aliança, que confirma para além de qualquer razoável dúvida, que Tharsis, tal como Ofir, seriam a Oriente.

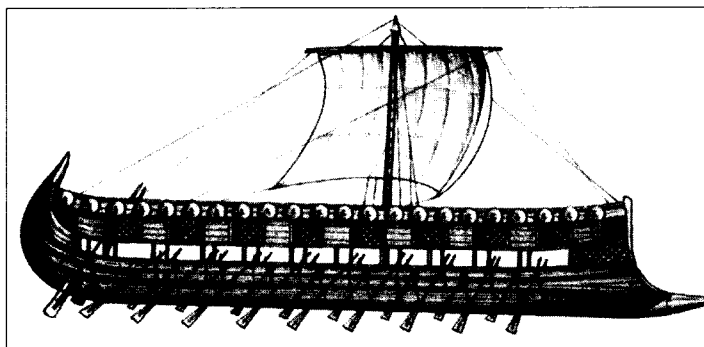


Fig. 4 – Birreme fenícia de guerra.

Ainda em Reis III, 10:11, se confirma que os Navios de Hirão traziam a Salomão produtos raros: “...Mas até a frota de Hirão, que trazia o ouro de Ofir, trouxe de Ofir uma prodigiosa quantidade de paus odoríferos, e pedras preciosas...”.

Idem, 10:12: “...E o Rei mandou fazer das madeiras cheirosas os balaustres da casa do Senhor, e da casa do Rei, e citharas e violas para os músicos: não se trouxeram nem se viram mais semelhantes madeiras odoríferas até ao presente dia...”.

Muito embora estas madeiras odoríferas, tão raras que nunca mais voltaram a existir naquela área, sejam mais uma pista, é novamente uma pista que não leva longe, ou que pelo contrário, se considerarmos a madeira odorífera como sendo o longínquo sândalo, leva tão longe quanto os entrepostos comerciais de Ormuz ou Calicut, se não diretamente à Índia.

E, de facto, como pudemos ver no mapa que apresentámos, a área conhecida como Edom pelos Israelitas, tinha sido povoada por Edomitas, mas depois foi invadida pelos Nabateus, uma outra tribo árabe, que forçou os Edomitas a emigrar para o sul da Palestina. Seriam estes Nabateus quem, mais tarde, e beneficiando da experiência muito anterior das viagens dos Babilónios e mais recentes viagens de Fenícios e Israelitas, viriam a estabelecer um semi-monopólio no tráfego por mar com a Índia, tendo “inventado” o *Dhow*, o *Zambuco* e o *Kamal* para as viagens comerciais pelos mares que frequentavam.

Curiosamente, estes dois nomes de terras onde existiam infindáveis riquezas, são também mencionados na Bíblia como nomes próprios de personagens: Ofir é o nome de um personagem bíblico do Antigo Testamento, mencionado como um dos filhos de Joctã, da descendência de Sem (Genesis, 10:29); Tharsis é o nome de um dos filhos de Javan (Genesis, 10:4).

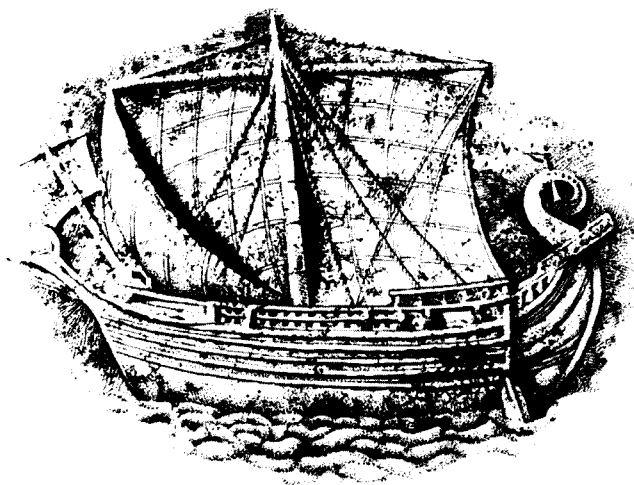


Fig. 5 – Navio mercante fenício, também chamado navio de Tarshish.

Verificamos assim que a impossibilidade da Tharsish bíblica se poder considerar como a Tartessus ou Tartéssia, da Ibéria, ganha novos contornos e impõe-se por si própria.

Julgamos que estes argumentos acabam com alguns mitos que rodeavam as viagens dos Israelitas e/ou dos Tartéssios:

- 1) Tanto quanto a Bíblia pode demonstrar, era Salomão quem mandava os seus navios (se estes não eram dos Fenícios), juntamente com o navios do fenício Hirão I, a Tharsis e a Ofir para de lá trazer as mercadorias mencionadas, que são o ouro, a prata, as pedras preciosas, o marfim, os macacos, os pavões e a madeira odorífera.
Não o contrário, não eram os Tartéssios que mandavam os seus navios à distante corte de Salomão, como tantas vezes se tem propalado: por outro lado, obtem-se a certeza, por estas citações, que a Tharsis de que a Bíblia fala não pode ser a Tartéssia da Ibéria;
- 2) Mas repare-se bem que, de acordo com Paralipomenos II, 8:18:
“...E o Rei Hirão lhe mandou por seus vassalos náos, e marinheiros praticos do mar, e foram com a gente de Salamão a Ofir, e de lá trouxeram ao Rei Salamão quatrocentos e cinquenta talentos de ouro...”, já não era Salomão que mandava construir os navios, mas Hirão que lhos mandava pelos seus vassalos;
- 3) E esta hipótese de que os navios pertenciam a Hirão I e não a Salomão, quanto a nós, faz mais sentido, porque:
 - Se os navios fossem de Salomão, tripulados por marinheiros de Salomão, após duas ou três viagens a seguir em comboio os navios dos Fenícios, poderiam perfeitamente ir lá quando quizessem, sem estar à espera dos navios de Hirão I para fazerem viagens de três em três anos;
 - Que os Israelitas gostavam do “dinheiro” e do sumptuário como demonstração desse mesmo “dinheiro”, dizem-nos as alegadas viagens, a descrição do Templo de Salomão e a jactância de se dizer que a “prata era coisa de pouca monta” na corte de Salomão, daqui o móbil para que tivessem feito estas viagens sózinhos;
 - E se os Israelitas lá pudessem ir quando quizessem, não se “rogaria a praga”⁷ que Ezequiel lançou sobre Tiro, nos Capítulos XXVII e XXVIII do seu Livro, toda ela trespassada da mais pungente amargura e mal disfarçada inveja;
 - E isto muito embora continuemos a não fazer a mínima ideia de como é que Hirão I poderia ter mandado os barcos a Salomão, para o Mar Vermelho;
 - Quanto a nós, a hipótese mais provável seria a de que os estaleiros de Ailat e Eziongaber pertenceriam a Hirão I, e que lá se construiriam os navios fenícios e que alguns destes seriam cedidos a Salomão.

⁷ Eufemisticamente, diz-se que Ezequiel fez uma profecia, mas uma “profecia de desastre” impregnada da mais profunda inveja, é uma praga.

4) De qualquer modo, os salmos sugerem uma datação para estas viagens ultramarinas, visto que Hirão I reinou de 969 a 936 a.C., e firmou relações com o Rei David, que por sua vez reinou de 1010 a 970 a.C. Portanto, Hirão I pode ter estabelecido as primeiras relações com os Judeus através de David, no fim do reinado de um e início do do outro logo em 969, o que dá lugar a que se possa inferir que estas relações amistosas e de cooperação poderiam ter continuado com Salomão enquanto Rei, até 936 a.C.;

5) Não existem provas de que o anterior Rei de Tiro, Abi Baal, se tivesse ocupado com grandes empresas marítimas, já que dos registos conhecidos, Tiro, no seu tempo, ainda era uma pequena cidade numa pequena ilha, sem abastecimento próprio de água e com fracos recursos alimentares, nem sequer participando no comércio com o Egipto, tarefa que cabia a Biblos e Sídón.

A sua pouca importância até ao reinado de Hiram I, que foi o grande reformador da cidade e o impulsionador do seu desenvolvimento, prova-se ainda pelo facto de Tiro não pagar tributo ao Rei Assírio, Tiglatpileser I (1.114 a 1076 a.C.) quando todas as outras cidades-estado Cananeias o pagavam⁸. Tiro só pagou o primeiro tributo à Assíria depois da campanha de Ashurnasirpal II, em 887, e parece que só voltaria a pagar quando forçada por Shalmaneser III, em 837;

6) Hirão I começou a reinar em 969, e os primeiros trabalhos que teve que emprender, foram:

- Os de construir cisternas e mandar fazer outros trabalhos hidráulicos para recolher a água da chuva, para assim garantir o abastecimento da água à crescente população;
- Aterrar o espaço entre as duas ilhas e fechar, por três lados, a baía do lado norte da Ilha, construindo grandes estaleiros navais;
- E emprender a construção do Palácio Real e de dois templos, a Melcart e Astarteia, que ficaram famosos por centúrias;
- No dizer de Katzenstein⁹: *“It was Hiram who laid the foundations for the great Tyrian Sea Empire that knew no equal in ancient history”* afirmação que nos parece algo exagerada, quando se tem em conta o Império Marítimo Grego, estabelecido quase em simultâneo.

7) Hirão, que usufruiu de um tempo de relativa paz para desenvolver estas obras, beneficiou de vários factores da anterior História da região, como:

- A retirada militar do Egipto, que deixou um vazio militar naquela área;

⁸ <http://www.ras-shamra.ougarit.mom.fr/geographie.html>.

⁹ H. J. Katzenstein, *The History of Tyre*, Jerusalem, 1973.

- A derrota dos Filisteus por David;
- E a subsequente unificação dos Judeus sob este mesmo Rei, consolidada por Salomão, com quem viria a criar fortes relações.

8) No entanto, toda a obra de Hirão I deveria ter levado algumas décadas, e precisou de grandes rendas para a realizar. Essas rendas só eram possíveis através do controlo do comércio marítimo da área, e não nos quer parecer que Hiram tivesse podido meter ombros à expansão para Ocidente sem primeiro ter assegurado a sua hegemonia no triângulo Chipre-Egipto-Síria.

Seja como fôr, e de acordo com a Bíblia, e com a história das outras cidades-estado fenício-cananeias, o que nos parece evidente é que os Fenícios de Tiro ainda não exerciam nenhuma predominância marítima no Mediterrâneo Oriental antes de muito avançado já o século IX a.C., e que só teriam começado a exercer uma actividade naval consequente e permanente, entre os meados e o final desse mesmo século.

Por outro lado, a datação bíblica das viagens dos Fenícios e Judeus de Salomão para Tharsis, que ainda hoje muitos têm como sendo a Tartéssia da Ibéria, continua a ser tradicionalmente apontada para 1200-1100 a.C., o que não condiz com os resultados a que chegámos, nem com a Cronologia do desenvolvimento da própria Tiro, nem com o avanço para Ocidente no estabelecimento das colónias que fundaram ao longo do tempo, e nem sequer com as datações bíblicas, dado que as viagens conjuntas entre os navios de Hirão e de Salomão indicam datas posteriores a meados do séc. IX a.C..

Como se acabou de ver, também pela outra via, a Bíblica, não é possível que os conhecimentos de construção naval oriental tivessem chegado a Portugal ou sequer à Península, nas datas que se costumam afirmar.

Mas esta falácia já está tão profundamente enraizada entre nós que até o nosso Museu da Marinha a divulga, na legenda escrita num dos barcos tradicionais exposto na sua entrada, como descendente dos barcos mesopotâmicos.

E o mesmo Museu, e também estranhamente, indica que o “Meia Lua” da Costa da Caparica, é um “Saveiro”, sem ter em conta que o Saveiro era o barco utilizado no Douro para a pesca do sável, designativo que já vem mencionado em documentos desde 1254, como “barca séeyra” ou em 1258 com “barco savaleiro”. O meia-lua da Caparica é um Barco de Mar reduzido e alterado para as condições que aquela praia impõe e para as espécies que nela se pescam. E tudo isto foi engendrado a partir das semelhanças visuais das rodas de proa e popa em arco e da falta de algum bom senso na caracterização das embarcações, pois que todos nós teríamos a obrigação de saber que as conclusões retiradas apenas de semelhanças, são extremamente perigosas.

Capítulo II

Os remotos antepassados dos Portugueses

Os Celtas e os Godos sabiam construir e navegar navios

Como se sabe pela ausência de obras publicadas entre nós, muito poucos investigadores e historiadores se têm interessado por este difícil problema.

Quando hoje se quer estudar e escrever sobre o aparecimento da marinha no nosso país, normalmente consultam-se as crónicas, muito omissas em assuntos de marinha, as coletâneas de documentos insertos nos *Descobrimentos Portugueses*, de Silva Marques e na *Monumenta Henricina*, que recolhem e compilam documentos já tardios para este estudo, um ou outro documento de chancelaria, as duas Histórias da Marinha Portuguesa e, inevitavelmente, acaba-se por cair nos trabalhos do pioneiro Alberto Sampaio, nos seus dois volumes de *Estudos Económicos*, o primeiro *As Vilas do Norte de Portugal*, o segundo *As Póvoas Marítimas*¹⁰.

Muito embora estes trabalhos ainda hoje sejam de leitura obrigatória para quem se interesse por estes assuntos, ao serem estudados (como em todas as obras históricas sejam da autoria de quem for), tem que ser sujeito a rigorosa crítica, verificadas as fontes e as notas de rodapé, e anotadas as falhas que o estudioso pretensamente encontre, para posterior confirmação.

Ora como Sampaio afirma, peremptoriamente: “...o exame dos documentos novigados confirma retrospectivamente a falta de uma activa marinha mercante visigótica... Quanto à marinha de guerra o código visigótico é totalmente omissivo...”, apressadamente destas frases se retira que marinha portuguesa antiga, porque os anteriores Godos não a tinham, não houve.

Vejamos o que se pode saber, quando se estuda, a respeito dos Godos.

¹⁰ Alberto Sampaio, *Estudos Económicos*, 2 Vol., Vega, Lisboa, 1979. Para além desta obra, começou a publicar-se em 1940 uma *História da Marinha Portuguesa*, cujo primeiro e último volume pretendia tratar o assunto da *Nacionalidade até Aljubarrota*, editada pelo Club Militar Naval (Club que através das suas publicações grandes serviços tem prestado ao estudo da Marinha e da História Pátria), que é rica em informações esparsas e de carácter geral (muitas vezes sem citar fonte), mas que não adianta muito em relação a factos específicos sobre o nascimento da Marinha em Portugal. Em muitas outras colectâneas de informações esparsas, podem ser encontradas informações sobre a Marinha, como na obra completa de Fr. Francisco de S. Luiz, o Cardeal Saraiva; nos quatro volumes *Portugal na Espanha Árabe*, de António Borges Coelho; nas obras dos insígnies marinheiros Ignacio da Costa Quintella, Quirino da Fonseca, Fontoura da Costa, entre muitos; no hercúleo trabalho do Comandante Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar*, infelizmente com a terrível falta de citação das fontes, e pouco mais. As obras de todos estes autores estão mencionadas na Bibliografia.

Os Godos tinham marinha de pesca, mercante e de guerra

Mas se as afirmações de Sampaio estão absolutamente corretas no contexto, temos que notar bem que nelas não se afirma que os godos não tinham marinha, mercante ou de guerra, nem que não sabiam construir e aparelhar navios, nem sequer que não sabiam navegar.

Apenas se afirma, e está correto, que nos documentos godos e no código visigótico, estudados pelo autor, não haverá menções a estas duas marinhas.

Mas existem outros tipos de fontes e estudos que Sampaio não conheceu ou não pôde estudar, em português, em castelhano e em latim, que contrariam frontalmente o que se pretende retirar da sua afirmação.

Em português, temos o importante estudo de Frei Francisco de S. Luiz, o célebre Cardeal Saraiva, *Memoria em que se colligem algumas notícias sobre os progressos da Marinha Portuguesa até aos princípios do século XVI*, incluída no 5º Volume das sua Obras Completas¹¹, em que este erudito e hoje muito pouco lido autor, baseando-se entre muitas outras obras, mas particularmente, na *España Sagrada*¹², de Florez, na *Historiae Gothorum*¹³, de Sto. Izidoro e na *Historia Compostelana*¹⁴, diz que:

- Desde o princípio do século V dC., e até ao princípio do século VIII, muitas viagens por mar teriam sido realizadas da Galiza e da Lusitânia para o Norte de África, Mediterrâneo e Oriente, dando como exemplos a viagem do Presbítero Bracarense Orósio a Hipona, dos dois Avitos e de Idácio, da mesma província e do lusitano S. João de Valclara ao Oriente;
- De acordo com o Diácono Emeritense Paulo, afirma que vinham ao Guadiana navios gregos comerciar;
- Baseado em várias notícias registadas em documentos coevos e numa carta do Papa Hormisdas, de 517, dirigida ao bispo de Tarragona, com instruções para o acolhimento a prestar aos clérigos gregos expulsos ou fugitivos do Oriente, afirma que estes religiosos gregos espalharam-se por várias províncias das Espanhas;
- Que foi das informações recolhidas de alguns destes clérigos chegados por mar à Galiza em 435, que Idácio, Bispo de Chaves, recolheu as notícias das Igrejas Orientais que incluiu no seu *Chronicon*;
- Walia, o terceiro Rei dos Godos, juntou uma poderosa armada e com ela passou à Mauritânia, em 417¹⁵;

¹¹D. Francisco de S. Luiz, *Obras completas do Cardeal Saraiva*, 10 Tomos, Imprensa Nacional, Lisboa, 1875, Vol. 5º, pp. 351-396.

¹²P. Enrique Flores, *España Sagrada*, Tomo XIX, Antonio Marin, Madrid, 1765, Digitized by Google 2009, pp. 249, 290 e 313/214.

¹³Isidoro de Sevilla, *Historia de los reyes de los godos, vándalos, y suevos*, EJ Brill, Leiden, 1966.

¹⁴*Historia Compostelana*, Trad. Intr. e Notas, Emma Falque, Ediciones Akal, Madrid, 1994.

¹⁵Informação retirada de *História de la Marina Real Española, desde el Descubrimiento de las Americas*, editada por Domingo Carlos de Vila e Juan Manini, com o patrocínio real, ao que parece em Madrid, cerca de 1849, sem citar fontes.

- De acordo com o epitáfio de S. Martinho de Dume, este aportou à Galiza vindo do Oriente e também as relíquias do Turonense¹⁶ vieram da Gália, por mar;
- Para além destas informações, todas atestadas em monumentos coevos, acrescenta em relação aos Godos na segunda metade do séc. V d.C., Sidonio Apolinário enumerando no *Panegyrico de Mayorano*, os diversos generos, com que cada nação servia ao Imperador, diz: “*Sardinia argentum, naves Hispania defert*”, p. 358, nota 18;
- Em 548, Teudis conseguiu, com grande trabalho, reunir uma considerável armada, com a qual foi atacar Ceuta¹⁷;
- Na mesma página 358, e invocando a *Historiae Gothorum*, diz que o Rei Sisebuto, por alturas de 614, incentivou de tal modo a construção naval e a navegação que os Godos das Espanhas vieram a tornar-se peritos nestas artes, chegando mesmo a dominar os romanos, idem, nota 19;
- Em 673, o Rei Wamba organizou uma expedição contra o rebelde Paulo, em que se incluía um exército naval, idem, nota 20;
- Que em 677, o mesmo Wamba organizou uma frota de muitos navios e que combateu e venceu a armada dos sarracenos de 270 navios, entre grandes e pequenos, idem, nota 21;
- Que em 696, já com os Árabes de posse das Mauritânias e a 15 anos da Invasão árabe, o Rei Egica “...mandou *sahir ao mar a armada Goda, que afugentou e dispersou a dos inimigos...*”, idem, nota 22;
- Finalmente, e de outra origem, em 724-25, Sara, a Goda, faz equipar um navio em Sevilha e dirige-se à Síria, para ir ter com o Califa Hisâm¹⁸.

Infelizmente a nossa prática do latim, que aprendemos por nós próprios, não é suficiente, nem tivemos, no passado, acesso às obras citadas, situação que hoje já conseguimos remediar e confirmar estas informações, principalmente aquelas que se referem às capacidades navais dos Godos, consultando uma obra que adquirimos, em castelhano, a *Corona Gothica Castellana y Austriaca*¹⁹, onde se confirmam todos os dados citados pelo Cardeal Saraiva relacionados com aquele povo.

Por outro lado, e falando deste mesmo período, Elisa Ferreira Priegue²⁰ vem confirmar-nos esta opinião, quando escreve: (sublinhado nosso) “...Era una travesía por aguas desconocidas, demasiado larga para naves sin brújula, bajo un cielo con el que no se podía contar mucho con el sol o las estrellas para guiarse. El paso a Britania se solía hacer cruzando

¹⁶Turonense, de Tours.

¹⁷Ver nota 14.

¹⁸Christophe Picard, *L'Océan Atlantique Musulman, de la conquête arabe à l'époque almohade*, Maisonneuve & Larose/Unesco, Paris, 1977, p.179.

¹⁹D. Diego Saavedra Rodriguez, *Corona Gothica Castellana y Austriaca*, Amberes, 1658.

²⁰Elisa Ferreira Priegue, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Fundacion “Pedro Barrié de la Maza”, Santiago de Compostela, 1988.

*las Galias por tierra hasta el actual paso Calais-Dover, o navegando desde Burdigala a la vista de la costa. Pero nada de esto contradice el que hubiera un comercio marítimo muy limitado, como lo demuestran los restos de ánforas encontradas en Galicia, indicadoras de importaciones de vino, aceite, aceitunas, garum, vajilla cerámica y monedas procedentes de la Bética, encontradas en las Islas Británicas y en Galicia*²¹.

Lo poco que se sabe de la Galicia sueva nos indica que estos contactos no sólo no se llegaron a interrumpir, sino que experimentaron una discreta reactivación. La desaparición de los marcos económicos del Imperio, que distorsionaban los intercambios del área, libera una serie de corrientes de tráfico en los Mares Estrechos: los distintos pueblos ribereños, antes muy aislados entre sí, entran en contacto y se constituye un pequeño Mediterráneo nórdico, que bulle de actividad no siempre pacífica. Galicia interviene en estos circuitos: aparte de sufrir diversas incursiones de pueblos marítimos, documentadas por Hidacio²² y de las que dan testimonio los hallazgos en Inglaterra y Suecia de monedas suevas y visigóticas de acuñación gallega²³, existe un tráfico mercantil seguramente muy tenue, pero regular.

La corte sueva y su jerarquía eclesiástica necesitaban unos artículos suntuarios que los pillajes en el país no siempre les podían proporcionar. Los mercaderes que, desde el territorio dominado por los visigodos, se podían haber desplazado por tierra, no debían de tener mucho interés en internarse en una región que, salvo por la zona del Miño, estaba cerrada por montañas semidesiertas.

*De una forma natural, se establecieron unas comunicaciones con el gran puerto de Burdigala, centro rector de aquel espacio marítimo, que podía servir sus demandas. Es dudoso que los suevos tuviesen una flota. Pero los contactos por mar se hacían, y de ello tenemos testimonio en la conducta de Leovigildo que, en represalias por el ataque franco a Septimania, atacó unos navíos galos que se dirigían a Galicia*²⁴.

Temos ainda que ter em mente o interessantíssimo trabalho de Nancy Hollinrake²⁵ onde, baseada nos achados arqueológicos em várias zonas do Canal de Bristol, desenvolve, entre várias hipóteses esta: "...Cl. If commercial trade is taking place in the Bristol Channel in the Dark Ages, there may be a previous tradition of commercial trade on this trade-route. The Bristol Channel seaways form part of the Atlantic Coast trade route, first recognized by O. G. S. Crawford in 1912, then examined by Lewis (1958) and Bowen (1970). Commercial trade is documented between the Mediterranean and Britain in c.330 BC by the Greek merchant Pytheas of Massilia (Gardiner, 1996: 52-3) and documents exist to suggest continuity of the trade through the Classical period (Lewis, 1958; Bowen, 1970). So it would appear that there was a well-established tradition of commercial trade on these seaways by the Dark Ages..."

²¹ Menciona Alberto Balil, *Galicia y el comercio atlántico en época romana*, p. 345.

²² Refere um desembarque de normandos não identificados em Turonium, em 458: Hydatyus, *Chronica*, Edit. A Trancy, Paris, 1947, pp. 131, 171, e 194.

²³ Balil, op. cit. p. 345.

²⁴ Gregorii Episcopi Turonensis, *Historia Francorum* VIII,35, MGH SSRM I, p. 404.

²⁵ Nancy Hollinrake, *Dark Age Traffic on the Bristol Channel, UK: a Hypothesis*, The international Journal of Nautical Archaeology (2007) 36.2:336-343.

Por outro lado, as conclusões do trabalho de Wendy R Childs²⁶ *Commercial relations between the Basque Provinces and England in the Later Middle Ages, c.1200-c.1500*, dizem que: “...English records show that commercial contacts between England and the Basque Provinces certainly go back at least to the early thirteenth century, and are probably as old as the earliest Anglo-Spanish trading links in the twelfth century. The early English practice of describing many merchants and ships as simply ‘de Hispania’ unfortunately makes it difficult to identify Basque vessels and merchants, but with fuller records from the late thirteenth century we can trace them more clearly. Basque ships operated on the direct routes from northern Spain to England, and also operated between England and Bordeaux, and between England and Andalusia and the Mediterranean. Their expanding activity gradually ousted other northern Spanish ships from the direct route and from Bordeaux, but they continued to meet strong competition from English vessels. For most of the middle ages Basque activity in England centred on the south coast and especially London, but their expansion in the late fifteenth century took them into Bristol, and even up to Chester. Despite the difficult political circumstances during the Hundred Years War, proximity and mutually attractive commodities kept the trade going. Once peace returned after 1466 it is not surprising that it flourished again; that 40 to 60 Basque ships a year appeared in English ports in the 1480s and 1490s; that Spanish merchants (most of them from the Basque Provinces and Burgos) took 10-15 per cent of England’s total cloth exports, and that, in return, they provided 85-90 per cent of England’s iron imports...”.

E se, como veremos, as barcas dos Bascos deste período eram semelhantes às Portuguesas, e se como é sabido, os escritores deste tempo quando diziam “de Hispania” incluíam os portugueses, é muito provável que no número de navios que estes dois autores encontraram e estudaram, estivessem incluídos barcos e mercadores provenientes do Douro e do Minho.

Assim, julgamos que se pode e deve acabar com o mito instalado que os Godos na Hispania não sabiam construir navios e navegar, e que nos territórios que viriam a constituir Portugal não existiria, antes do famigerado Almirante Pessanha (cuja lenda foi fabricada no séc. XX e daí para cá tem vindo a crescer), qualquer actividade marítima importante.

Os Celtas, estabelecidos na Península antes dos Godos, construíam navios e sabiam navegar

Por outro lado, seguindo autores antigos e alguns modernos em obras recentemente publicadas, podemos agora regredir vários séculos, até aos tempos anteriores àqueles em que Fenícios e Gregos frequentavam a Península e nela negociavam.

²⁶Wendy R Childs, *Commercial relations between the Basque Provinces and England in the Later Middle Ages, c.1200-c.1500*, *Isas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastian, 2003, pp. 55-64.

Por exemplo, enquanto a Professora Aubet²⁷ afirma que os autóctones da Península, na Idade do Bronze e fosse qual fosse o seu ramo étnico, já controlavam a produção local e o comércio de exportação por via marítima, tão longe quanto o Mediterrâneo e as Ilhas Britânicas, vários investigadores sobre a origem celta dos povos da Península²⁸ não hesitam em afirmar que os celtas tinham uma rede de navegações comerciais entre a Irlanda, a Inglaterra, a Flandres, a Bretanha e o Norte da Península e a Bética, estabelecida desde tempos recuados e anterior à chegada de Gregos e Fenícios.

Aubet, baseando-se nos clássicos Avieno, Estrabão e outros, chama a nossa atenção para o facto dos Tartéssios e dos Fenícios Gaditanos, desde tempos remotos, navegarem para as Ilhas Britânicas (as Oestrymnides, ou Cassitérides), trocando estanho e chumbo por sal e objectos de bronze, acrescentando que é muito provável que os Tartéssios de Huelva tivessem mantido contactos regulares por mar com o Noroeste da Península durante a parte final da Idade do Bronze Alântica, e que existem sinais do comércio marítimo fenício ao longo de toda a costa de Portugal, em meados do século VII a.C..

Diz ainda que desde o final da Idade do Bronze (1100-700 a.C.), as comunidades indígenas do sul de Portugal estavam organizadas à roda de “grandes cidades” estrategicamente localizadas, como Alpiarça, Catujal, Tapada da Ajuda e Quinta do Almaraz, no delta do Tejo, e daí dominavam os estuários dos grandes rios atlânticos, e que as provas arqueológicas sugerem que as elites locais, a partir da sua posição nas cidades, controlavam não apenas as comunicações com o interior, mas o comércio marítimo de longa distância com outras regiões da Europa Atlântica, exportando as mercadorias de uma série de unidades de produção agrícola e metalúrgica do interior.

No entender de Aubet, é a partir do século VIII a.C., que se nota a presença de importantes cidades, com boas condições de defesa, dominando os meios fluviais de comunicação mais importantes, como o Guadiana, o Sado, o Tejo e o Mondego e que estas cidades, genuínos portos comerciais nativos, como Castro Marim, Quinta do Almaraz, Sé de Lisboa, Alcáçova de Santarém, Setúbal, Alcácer do Sal, Conimbriga e Santa Olaia, canalizavam o cobre do Alentejo, o estanho da Beira Alta e o ouro da Estremadura Portuguesa, para a costa²⁹.

Já António Cruz³⁰, apoiando-se em autores estrangeiros, evidencia a importância das frequentes relações comerciais por via marítima entre o Noroeste da Península e a Bretanha e a Cornualha com Tartessos, desenvolvidas no Bronze final. Acrescenta: “...*E admite-se hoje, que as relações comerciais com Tartessos foram estabelecidas mais por via marítima do que por via Terrestre...*”³¹.

²⁷ Maria Eugénia Aubet, *The Phoenicians and the West, Politics, Colonies and Trade*, Cambridge University Press, New York, 2001.

²⁸ Este é um tema atualmente muito popular e sobre ele lemos e estudámos muitas e variadas obras, que se encontrarão na Bibliografia.

²⁹ Ver pp. 291-297 da obra citada.

³⁰ António Cruz, *O Porto nas Navegações e na Expansão*, Faculdade de Letras, Porto, 1972, pp. 7-8.

³¹ Ver ainda Mac White, *Estudios sobre las relaciones atlánticas de la Península Hispánica en la edad del Bronce*, Madrid, 1851, ou Ch. Hawkes, *Las relaciones atlánticas del Mundo Tartésico*, In Tartessos – V Symposium Internacional de Prehistoria Peninsular, Barcelona, 1969 ou ainda Alberto Balil, *Galicia*

Trabalhos que já de há muito que deveriam ter aberto caminhos para que o estudo do aparecimento de uma actividade marítima permanente e desenvolvida, tivesse evoluído e estabelecido definitivamente que sempre existiu na Península Ibérica, de norte a sul, desde tempos muito recuados, a capacidade para construir navios e a arte de os saber navegar, qualidades que nem sequer teriam sido interrompidas pelas grandes invasões dos povos germânicos (ao que parece, também eles de remota origem Celta).

Como ficou provado, quer Celtas, quer Godos, sabiam construir navios, mesmo os de guerra, e conheciam a maneira de os navegar, quer no Atlântico, quer no Mediterrâneo.



Fig. 6 – A Gália Transalpina e tribos celtas nela implantadas.

Os navios celtas dos *Veneti*, da Gáulia

Os navios dos *Veneti*, tribo Celta da região da Armórica, conforme observados e pormenorizadamente descritos por Júlio César, eram robustos, de alto bordo, quase ou mesmo sem quilha, com costados de forte tabuado sobreposto de carvalho e terminavam

y el comercio atlántico en época romana, In Actas do II Congresso Nacional de Arqueologia, Coimbra, 1971, ainda Wendy R. Childs, *Anglo-Castilian Trade in the later Middle Ages*, Manchester University Press, Manchester, 1978, e Jules Finot, *Étude Historique sur les Relations Commerciales entre la Flandre et la République de Gênes au Moyen Âge*, Nabu Public Domain Reprints, s/l. s/d.

em rodas de proa e popa levantadas, encimadas por esculturas de cabeças de animais. Eis o que César diz dos navios dos Veneti³²: “...Porque os seus barcos eram construídos e equipados desta maneira: as quilhas eram bastante mais baixas do que aquelas dos nossos navios, razão pela qual eles podiam mais facilmente enfrentar os baixios da maré vazante: as proas levantavam-se muito alto, e da mesma forma, as popas eram adaptadas à força das ondas e tempestades (que eles eram obrigados a aguentar). Os barcos eram totalmente construídos de carvalho, e concebidos para sustentar toda a força e violência, fosse qual fosse; os travessões do fundo³³ eram feitos de tábuas com um pé de largura, e eram fixados com pregos com a grossura do polegar de um homem; as âncoras eram presas por correntes de ferro, em vez de cabos, e para velas usavam peles ou cabedal fino. Estas (eram utilizadas) quer pela sua falta de tecido e a sua ignorância na sua aplicação, ou por esta razão, que é mais provável, é que eles pensaram que tais tempestades do oceano, e tão violentos golpes de vento não podiam ser sofridos pelas velas, nem barcos de tal tonelagem podiam ser convenientemente manobrados com elas. O encontro da nossa frota com estes navios foi de tal natureza, que os nossos navios apenas os excediam em velocidade e na voga³⁴; nas outras coisas, considerando a natureza do lugar (e) a violência dos temporais, eram melhor adequados; porque nem os nossos navios podiam avariá-los com os esporões (tão fortes eles eram), nem eram facilmente atingidos pelas nossas armas, por causa do seu alto bordo; e pelas mesmas razões, eram menos sujeitos a encalhar nos rochedos. A isto acrescentava-se que, quando uma tempestade começava a enfurecer e eles corriam de vento em popa, eles não só aguentavam mais facilmente a tempestade como procuravam refúgio entre os baixios, e quando encalhados pela maré, não receavam prejuízos causados por rochas ou fofos da areia: riscos dos quais muito se temia nos nossos navios...”.

Como vemos, e apesar das “galeras” romanas serem, nesta altura, os navios de guerra por excelência do Mediterrâneo, Júlio César encontrou sérios problemas no seu confronto com os navios gauleses do Canal da Mancha e depois no Mar do Norte. O que vem dar razão a Haywood, quando diz que os romanos se aproveitaram dos métodos e técnicas celtas para melhorar as suas galeras, adequando-as às navegações e à guerra daqueles mares.

A segunda citação, que Mattos³⁵ refere a Estrabão, repetimo-la aqui com sérias reservas.

Mattos escreveu (op. cit. p. 40): “...Estrabão, o grande geógrafo grego, é o primeiro a fazer referência aos barcos do Douro, dizendo que este é navegado no seu longo curso por grandes embarcações (*magnis scaphis*)...”.

Acrescenta a nota 1, em que diz: “Esta referência de Estrabão é bem esclarecedora de que eram grandes embarcações, portanto grandes embarcações do mar”.

As nossas reservas surgem de três fatos:

1º Mattos não refere qual o livro da *Geografia* que está a mencionar;

³²Charles E. Bennet, *Caesar's Gallic War*, Allyn and Bacon, Boston, 1960, Livro III, Parágrafo 13, pp. 68/69. Nossa tradução do inglês.

³³Ainda não cavernas, mas fortes travessões de bordo a bordo para fixação do tabuado do fundo.

³⁴Quando navegavam a remos.

³⁵Armando de Mattos, *O Barco Rabelo*, Junta da Província do Douro Litoral, Porto, 1940.

- 2º Não encontrámos em Estrabão, cujo Livro III da *Geografia*, cap. 1 a 5, lemos e relemos várias vezes, qualquer referência a “barcos do Douro”; neste Livro e sobre este rio, o que Estrabão escreveu foi: “...*Depois destes dois (rios), está o Douro que vindo de longe, passa por Numância e muitos outros estabelecimentos de Celtiberos e Vaceus, e é navegável para barcos grandes por uma distância de cerca de oitocentos estádios, para a nascente...*”. Estrabão não está a qualificar “barcos”, mas antes tenta definir as características do rio e diz apenas que o rio é navegável por uma grande distância, e que pode receber navegações de barcos grandes, portanto com um sentido muito diferente daquele que Mattos pretende retirar, se é que estamos corretos em relação ao texto citado – nesta parte deste texto, não fala de barcos típicos ou específicos do Douro;
- 3º Ainda porque Mattos também entra em contradição: se refere os barcos como sendo do Douro, portanto fluviais, na nota 1 diz: “...*portanto grandes embarcações do mar...*”.

Neste contexto, será possível que estando a falar do Rabelo, e tendo em conta a magnitude que teriam os Rabelos do século XVIII, que confirmou terem atingido capacidade para transportar mais de cem pipas (que equivalem a cinquenta tonéis), enquanto que os de 1940, por ele estudados, tinham metade dessa capacidade, quarenta e cinco ou cinquenta pipas no máximo, leu na passagem de Estrabão aquilo que lá não está.

No entanto, note-se que os barcos rabelos cuja construção acompanhou em 1940, eram mesmo assim muito maiores do que aqueles que hoje estão fundeados no Douro, do lado de Gaia, para fins turísticos. Estes não são Rabelos, mas sim *Barquinhas Rabelas*.

Estrabão, no Livro III da sua *Geografia*, refere várias vezes os usos e costumes dos *Turduli Veteres* estabelecidos na região do Douro, criticando o seu barbarismo, mas cremos que a única referência que faz aos seus barcos é a seguinte: “...*Repito, até ao tempo de Brutus, usavam barcos forrados com peles curtidas, por causa das marés e dos baixios, mas agora, já mesmo as canoas escavadas são raras...*”³⁶.

Deve estar a referir-se a Décimo Júnio Bruto Galaico (*Decimus Junius Brutus Callaicus*) – cônsul em 138 a.C., o tal que pela primeira vez se atreveu a passar o Minho, o mítico rio do Olvido.

E aqui, se algum comentário há a fazer, é que Estrabão, não conhecendo a matéria em primeira mão, mesmo assim notou, através da comparação dos textos dos autores anteriores que seguiu, uma evolução na construção das embarcações que iam sendo utilizadas no Douro.

Também por este lado se confirma que os anteriores ocupantes da Península, antes dos Godos, sabiam construir barcos, quer monóxilos, quer com uma estrutura interior forrada a peles, os *carabus*, e neles navegar nas difíceis condições que o Atlântico oferece.

Provado que fica que os segredos da construção naval já eram do muito antigo conhecimento dos antepassados dos primeiros portugueses, comecemos agora pelo princípio.

³⁶ Estrabão, *Geografia*, Livro III, Cap. 3, parág. 7.

Capítulo III

Começando pelo princípio

A evolução dos barcos primitivos

A técnica de construção do casco de um barco, para além dos conhecimentos, habilidade e experiência do mestre carpinteiro de ribeira, depende directamente da madeira utilizada e das ferramentas necessárias para a trabalhar.



Fig. 7 – A técnica mais antiga de abrir troncos, apenas com machado, maço e cunhas de madeira dura.

Nos tempos mais remotos, movido pela necessidade de ultrapassar barreiras fluviais ou com a curiosidade de ver o que se passava em ilhas próximas, o Homem amarrava troncos de árvores uns aos outros, e mesmo com a movimentação de pés e mãos, e depois com pangaio e remos, conseguiu navegar, como se mostra no 1º desenho da Fig. 8.

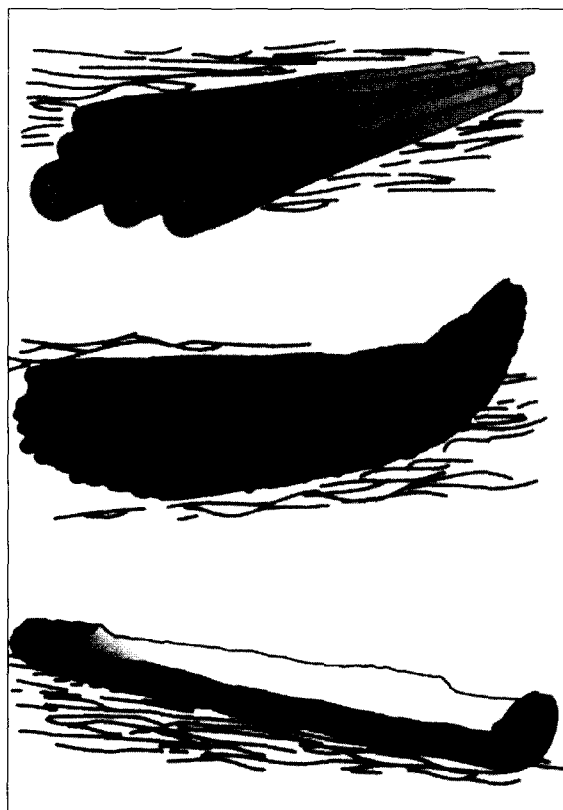


Fig. 8 – Evolução dos barcos, da simples jangada ao barco monóxilo.

Noutras regiões, e talvez por falta de madeira ou dificuldade do seu corte, o Homem amarrrou feixes de fibras, canas, ou papiros, como se vê no segundo desenho da mesma figura.

Mas quando aparecerem as primeiras ferramentas, embora que de pedra, pôde-se começar a escavar ou cortar troncos em partes, para com eles se fazerem barcos. De fato, se podemos escavar um tronco anteriormente fragmentado em duas ou três partes pelo método de introdução de cunhas sucessivamente mais largas e longas, batidas a mão, como se vê na Fig. 7, ou pelo fogo controlado fazendo arder apenas o cerne da árvore, como se vê na Fig. 9, posteriormente trabalhado com instrumentos rudimentares de pedra, de obsidiana, ou mais tarde, mesmo de cobre e de bronze, fazendo um barco monóxilo, a construção de um barco com a utilização de tabuado de fundo e de forro, e cavernas, não poderá ser feita sem a utilização de uma serra, e a madeira depois aparelhada com machado e enxó. Alturas houve em que à falta de serras capazes, as tábuas e barrotes seriam mais ou menos afeiçoadas apenas a machado e enxó, técnica de que a construção dos barcos Vikings, exímios carpinteiros de machado, nos deixou fartos exemplos.

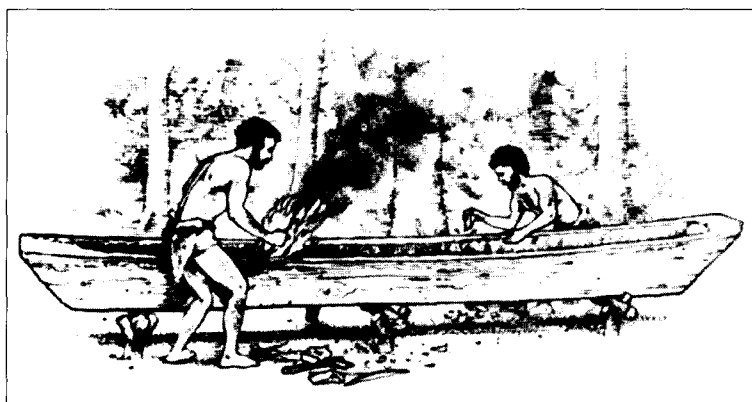


Fig. 9 – Escavando, a fogo, o interior de um tronco para construir um barco monóxilo.

As ferramentas da carpintaria naval

Muito embora a invenção da serra seja creditada à Idade da Pedra, com exemplos achados um pouco por todo o mundo e tal como provado por serras de pedaços de obsidiana encontradas na área da Suméria, de sílex encaestado em madeira ou em osso, como as encontradas no Sul da França e um pouco por toda a Europa, parece que foi no Egito que foi encontrada a primeira serra de metal até agora conhecida, em bronze, e está datada c. 1500 a.C.³⁷

No entanto, verifica-se, pelas Figs. 10 a 12, que apresentamos a seguir, que tão cedo quanto c. 2400 a 1900 a.C., já se utilizavam martelos de pedra, formões, machados, enxós e serras com lâminas de cerca de 60 cm, embora o comprimento das peças a ser trabalhadas fosse curto.³⁸

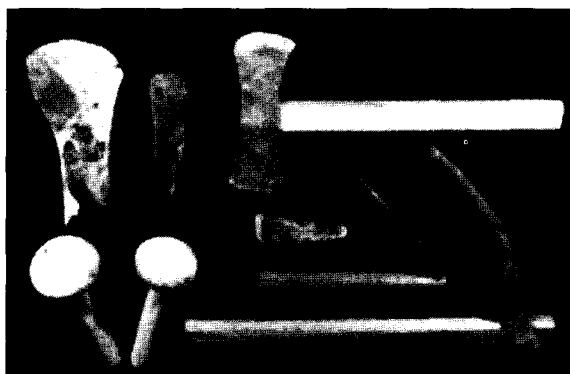


Fig. 10 – Ferramentas de bronze encontradas no achado de Gelidonya, c. 1200 a.C.

³⁷ Dilwyn Jones, *Boats*, Egyptian Bookshelf, British Museum Press, London, 1995, pp.72-80.

³⁸ Idem.

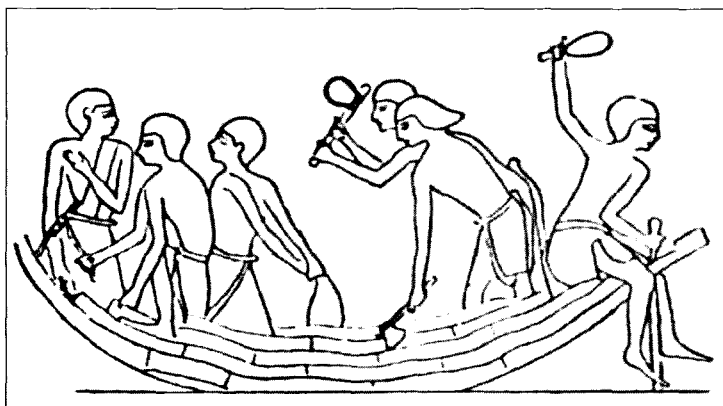


Fig. 11 – Construção naval egípcia, documentada no túmulo de Ti, em Saqqara, c. 2400 a.C.

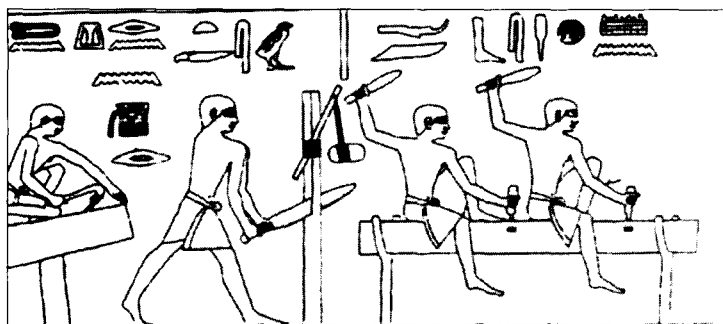


Fig. 12 – As ferramentas utilizadas na construção naval egípcia. Túmulo de Khnumhetop, em Beni Hasan, c. 1900 a.C.

A introdução da tecnologia da fundição do ferro nesta região está atribuída, ou aos Micénicos, ou aos Dórios, ou mesmo aos Povos do Mar, sempre à roda de 1200 a.C.³⁹ (muito embora haja quem afirme, de acordo com os mais recentes desenvolvimentos da Arqueologia, que qualquer destes povos a teria recebido dos Celtas da Cultura de Halstatt)⁴⁰,

³⁹Fonte: Alex Webb, *Metalworking in Ancient Greece* “Tools and weapons”. “Only a few iron items survive from Bronze Age Greece, including a tanged knife from Thermi on Lesbos and an iron dagger from Mycenae. In Anatolia, iron seems to have been more common, as seven weapons and eight tools have been discovered. About a fifth of Greek bronze finds of the 12th century are made up weapons and a third tools. This percentage would appear to drop considerably in the next few centuries. Larger numbers of bronze weapons and tools appear through out the Mediterranean in the 12th century than in later centuries, as bronze weapons tailed off and were replaced by iron objects in the preceding centuries”.

⁴⁰Idem, “Tools” “make up 37 per cent of the finds from the 11th century. Of 12th to 10th century iron finds

mas dada a necessidade de se forjarem as peças, para se tornarem duras pela incorporação do carbono, algumas armas e ferramentas não permitiam feitos complexos para serem encabadas⁴¹, pelo que seriam os cabos que teriam que se abrir, na extremidade, para se conseguir a fixação da ferramenta ao cabo, com cordas e sem grandes acabamentos.

Por esta razão, as ferramentas de bronze continuaram a existir e ser abundantemente utilizadas até muito mais tarde.

As madeiras utilizadas na construção naval

No entanto, se tivermos em conta a densidade, e a extensão das fibras das madeiras, chegaremos à conclusão de que até algum tempo depois da invenção da metalurgia do ferro, muitas das várias espécies de madeiras em tronco não podiam ser eficientemente cortadas com estas ferramentas primitivas, que mais se adequavam a trabalhar peças de pequenas dimensões em madeiras macias.

A serração de faia (750 kg/m³), freixo (750kg/m³), acácia (710 kg/m³), carvalho (710 kg/m³) e cedro (635 kg/m³), madeiras mais ou menos duras e compactas, aqueceria demasiado o bronze, que se tornaria quebradiço.

Por exemplo, depois dos barcos de feixes de papiro, as primeiras construções navais egípcias de madeira utilizaram pequenas tábuas de *acácia nilótica*, hoje quase extinta, que produz uma madeira moderadamente densa, pouco acima dos 600 kg/m³.

Mas o que nos deixa estupefactos, perante os dados acima, é o fato dos Egípcios já conseguirem serrar tabuado e vigas de reforço interior com a perfeição que demonstra o corte transversal do barco de Khurfu, que se mostra na Fig 13, em acácia nilótica, e com ferramental ainda da Idade do Bronze ou, muito provavelmente, ainda da Idade do Cobre.

made on Cyprus, 52 out of the 88 items are tools and a further 18 are either weapons or armour. Aegean items from the same period number eight weapons and as many tools. All sorts of metals were used for tools and in Greece lead tools have been found which date from the 12th century. From the next two centuries, only four lead items have been found. In Hesiod, there is a mention of the use of stone tools such as obsidian continuing in his own day. Iron weapons are common among more than 50 Cretan items archaeologists have unearthed from the 11th and 10th centuries, mainly from 10th century warrior graves".

⁴¹ *Idem, "By the 8th century iron surpasses bronze and spearheads were able to be mass produced, but there was little development in weapon styles. Bronzes are still found, but generally represent remoteness and backwardness with the exception of votive offerings found at sanctuaries".*

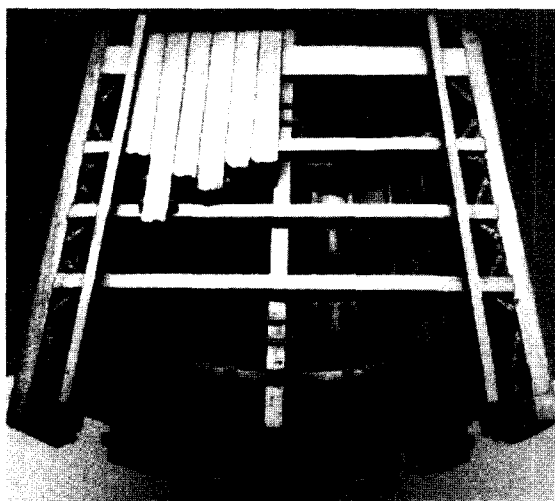


Fig. 13 – Desenho em corte transversal do barco de Khurfu, c. 2560 a.C.

Note-se que o tabuado era justaposto e fixado por linguetes de madeira que encaixavam nas ranhuras das tábuas seguintes, depois cosidas às cavernas e aos reforços longitudinais por cabos de cairo, sisal ou pita.

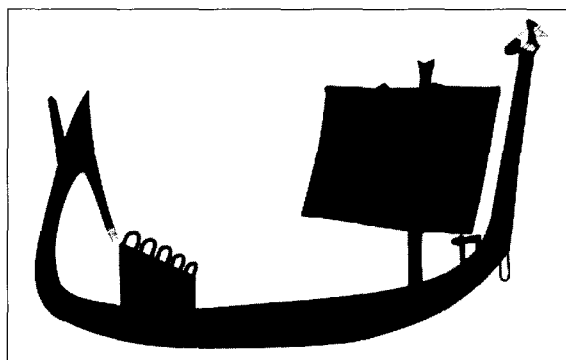


Fig. 14 – Barco pintado num vaso encontrado em Nafada, no Egito, e datado de 3100 a.C.

Os barcos egípcios, que pouco navegavam no mar alto, não tinham quilha, até que os técnicos egípcios resolveram o problema das caturradas⁴² que os barcos sofriam em mar agitado, prendendo um cabo “esticador”, suportado por três vergõteas, e apertado por torniquete, da proa à popa, compensando de certo modo a ausência da quilha, como se demonstra na Fig. 15.

⁴²Os balanços a que o mar força o navio, quando a sua mediania fica suspensa na crista da onda, com todo o peso da popa e da proa em vazio.

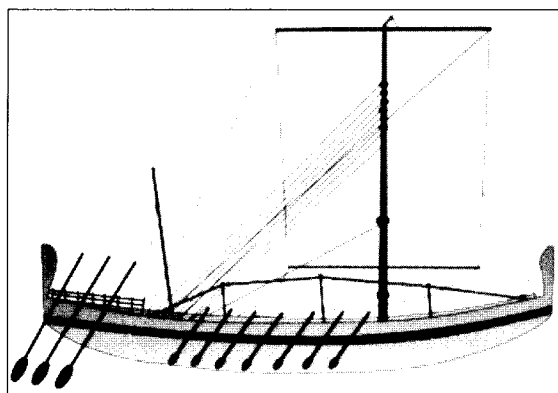


Fig. 15 – Desenho de um barco egípcio, mostrando o cabo longitudinal de reforço.

Para além dos fatos de que o tempo quase não contava num projecto, que as oficinas poderiam dispor de grande quantidade de ferramentas, que partidas, seriam refundidas para fazer outras e ainda na mão-de-obra escrava, quer-nos parecer que ainda existirão problemas de datações, ou que terá aqui que existir qualquer pormenor técnico que nos escape.

Por outro lado, parece terem sido os Fenícios (ou os Povos do Mar, que os invadiram) os inventores da quilha e do cavername, embora tivessem continuado a unir o tabuado através de linguetes de madeira encaixados nas ranhuras das tábuas seguintes; de qualquer modo, os barcos das expansões Fenícia e Grega, todos eles já construídos dentro da Idade do Ferro, já incluíriam quilha, rodas e qualquer forma de “cavernas” e vaus para aguentar o tabuado, e deveriam ter sido construídos utilizando ferramentas e pregaria de ferro, como tem sido demonstrado por vários achados arqueológicos subaquáticos, como se pode ver nas Fig. 16 e 17.

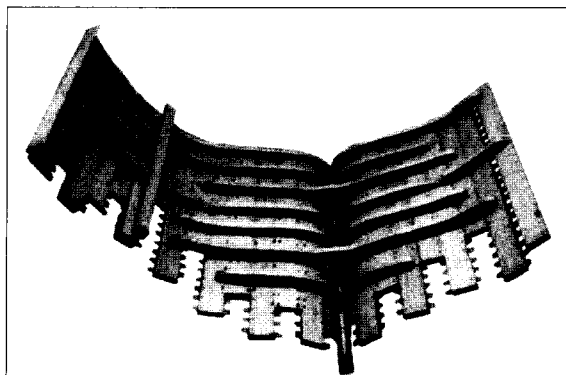


Fig. 16 – Desenho, em corte, do embarçamento do tabuado de um barco fenício.

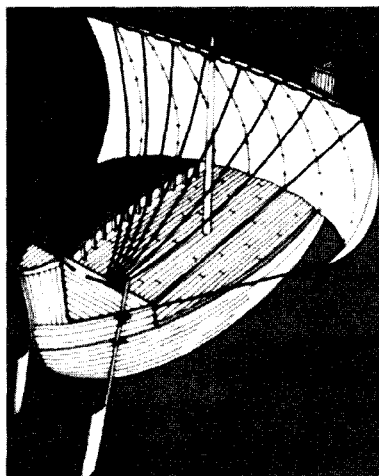


Fig. 17 – Reconstituição computadorizada de um barco mercante Fenício.

A invenção das velas

Parece que as primeiras “velas” teriam sido fabricadas a partir de folhas e ramos de plantas e árvores entrelaçados, como sugere a representação numa vasilha egípcia do IV milénio a.C., como se vê na Fig. 18.

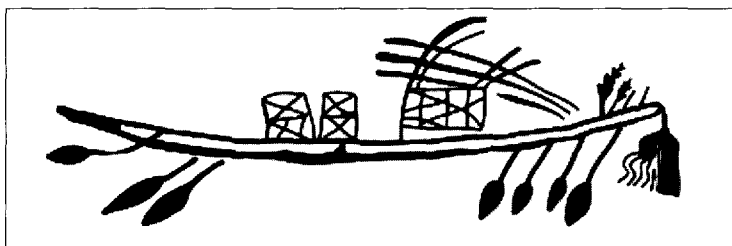


Fig. 18 – Desenho encontrado numa vasilha egípcia do IV milénio a.C..

No entanto, e como já mostrámos atrás na Fig. 14, a primeira representação de uma vela de tecido, foi encontrada no Egito e é de 3100 a.C. Várias culturas e várias marinhas, em vários tempos e em todo o mundo, utilizaram diferentes tipos de velas.

Se no Mediterrâneo, desde a Antiguidade Oriental à Clássica, parece ter sido a vela redonda a que primeiro foi utilizada, quer em navios mercantes, quer de guerra (ver Fig. 19), no Oriente parece que as primeiras velas utilizadas ou eram do tipo latino ou entre o pendão e a redonda, como se pode ver nas representações dos muito antigos Juncos, Paraus e até nos Zambucos e Dhows árabes do Índico e do Pacífico.



Fig. 19 – Representação artística de navios romanos e cartagineses.

Foi em Bizâncio, durante os sécs. V e IV a.C., que se fez a distinção das velas utilizadas nos navios de guerra e mercantes. Os navios de guerra, nomeadamente os Dromones, utilizavam velas latinas, enquanto os navios mercantes utilizavam velas redondas.

Mais tarde, depois dos Árabes terem conquistado todos os estabelecimentos bizantinos e finalmente Constantinopla, seguiram a mesma estratégia, quer no Mediterrâneo, quer nas suas navegações costeiras do Atlântico.

A partir do séc. XII d.C. a vela redonda generalizou-se no Mediterrâneo e passou a ser utilizada mesmo nos grandes navios de guerra, muito embora as famosas galés e galeças, descendentes dos muito antigos Dromones, continuassem a ser, por excelência, o paradigma dos navios de guerra até ao séc. XVIII.

É natural que a prática advinda da intensidade de navegações para um mesmo lugar, tenha dado lugar ao conhecimento das condições atmosféricas ao longo de cada percurso e à observação da sua periodicidade e constância; se em determinada altura do ano e num dado ponto as navegações eram fáceis, porque ajudadas por ventos e correntes, no sentido inverso a navegação era muito mais difícil – só seria possível mais tarde, e obrigaria a longas estadias num determinado ponto da costa, à espera de condições propícias.

Teria sido desta observação que se teria pensado na utilização da vela, aproveitada quando os ventos o permitiam, para poupar alimentos e o esforço dos remeiros devido à agora possível aceleração das viagens. Também a vela teve a sua evolução e a sua forma esteve sempre relacionada com as condições atmosféricas locais, o tipo de navegações empreendidas e a morfologia dos cascos em que eram aplicadas.

Enquanto uma vela redonda, quer quadrada quer rectangular, pode ser produtivamente aproveitada num barco de boca larga e de fundo chato, quer com ventos de popa ou de alheta, uma vela latina pode ser aplicada num navio de boca mais estreita, com quilha; mas enquanto uma vela redonda, para proporcionar a adequada propulsão do barco em que está instalada tem que ter uma grande área, o que pode causar problemas

com ventos de través ou bolina, a vela latina, por ser aplicada num navio mais estreito e com quilha, embora que com menor capacidade, não precisa de ter uma área tão grande.

As outras vantagens da vela latina são:

- Por ultrapassar a altura do mastro, altura máxima a que a vela redonda está sujeita, acaba por recolher, no triângulo em que o excede, na pena, o vento que não apanha, no carro, devido à sua base triangular;
- Pela sua forma e devido ao facto de estar montada na longitudinal do navio, navega bem e com pouca deriva com ventos de través ou bolina, característica que a vela redonda não aceita.

Assim, e de uma maneira muito geral, as velas utilizadas no Oriente podiam ser redondas, (quadradas ou rectangulares), latinas ou de pendão, como vemos nas Figs. 20 a 24; no antigo Mediterrâneo e no Norte da Europa eram redondas; e se no Oriente se manteve esta tradição até à Idade Moderna, no mesmo mar, por volta dos sécs. V/VI ou mesmo antes, viria a ser adotada a vela latina e, mais tarde, com a introdução dos grandes navios de transporte, de novo a vela redonda.

No norte da Europa, e com poucas exceções, manteve-se a tradição da vela redonda.

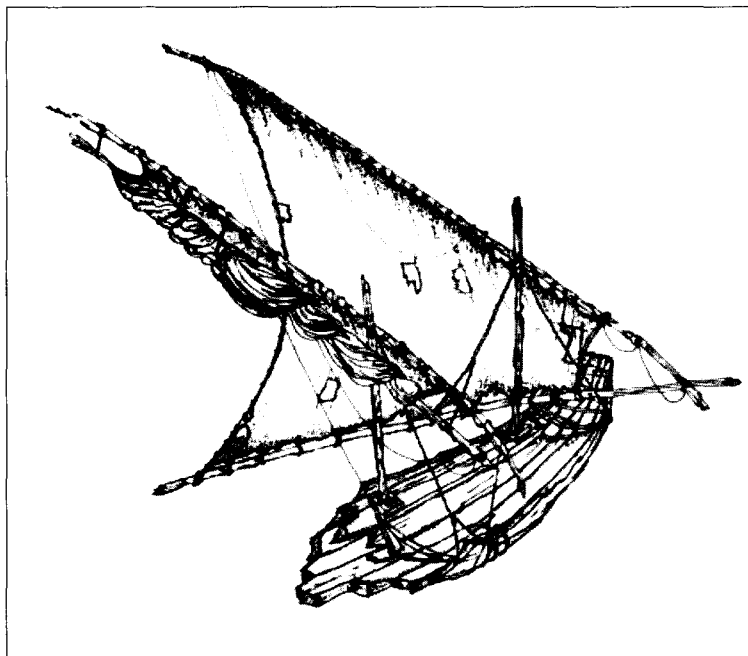


Fig. 20 – *Colamaran* da Melanésia, com casco tipo jangada, armando duas velas latinas.

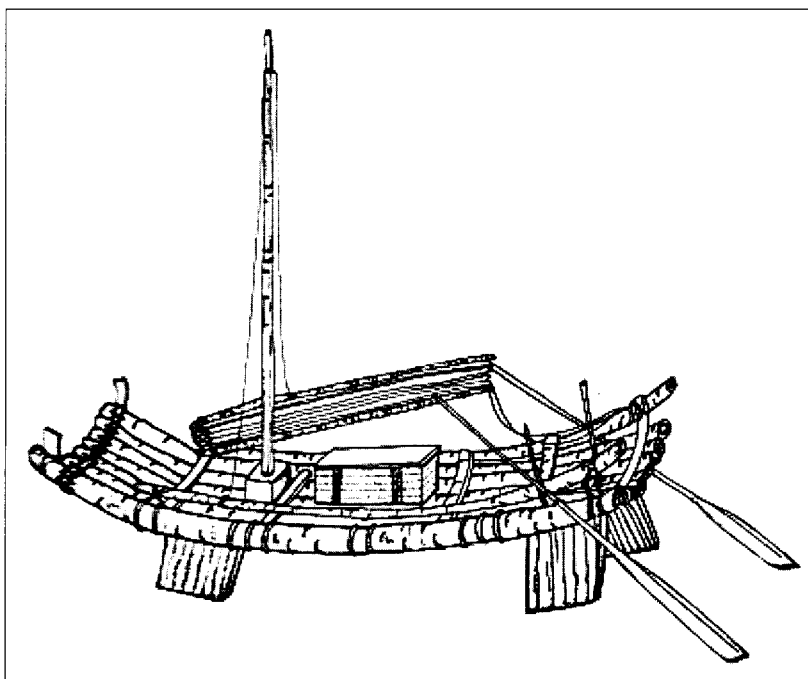


Fig. 21 – Barco tipo jangada, da ilha Formosa, armando uma vela de pendão.

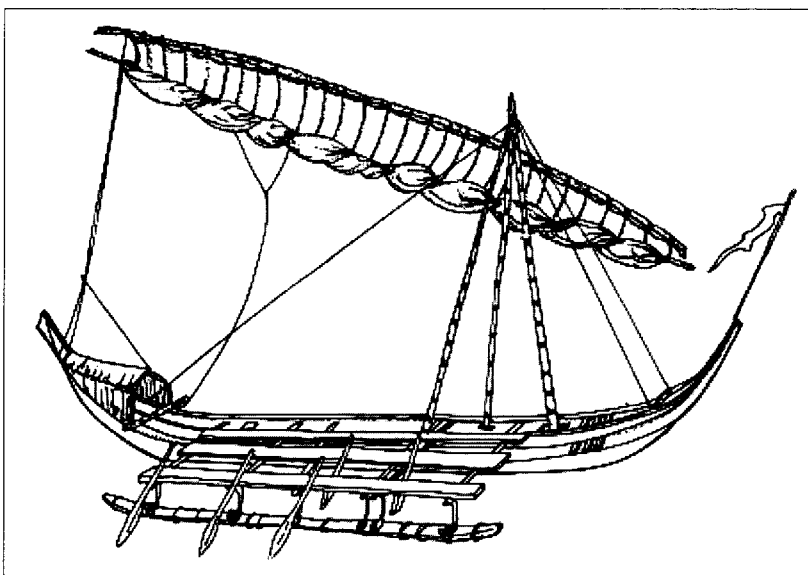


Fig. 22 – *Caracora* da Nova Guiné, com flutuador lateral e vela de pendão.

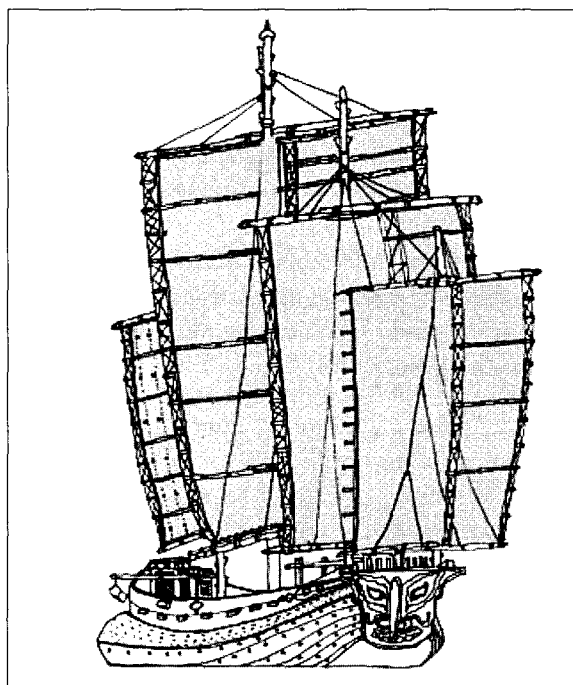


Fig. 23 – *Junco* chinês, com velas redondas rectangulares.



Fig. 24 – *Baghla*, navio mercante árabe do Mediterrâneo, com duas velas latinas.

A Invenção dos Cais de acostagem e dos Portos

Um pormenor importante que tem merecido uma relativamente pequena atenção nas investigações marítimo-navais, é o das embarcações auxiliares dos navios.

Não encontrámos nem textos nem iconografia referente aos navios deste período que nos demonstrassem ou sugerissem sequer, a existência de embarcações auxiliares transportadas nos próprios barcos.

O único documento iconográfico que ficámos a conhecer sobre embarcações auxiliares a bordo, é o obtido pela análise de um sarcófago encontrado mergulhado na enseada de Sídon, mas já do século III a.C., que nos mostra uma embarcação auxiliar entre o mastro grande e o traquete, na Fig. 25.

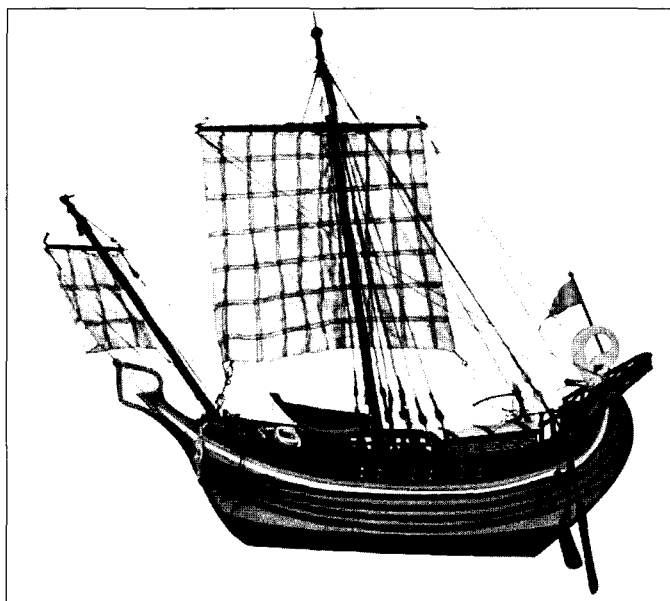


Fig. 25 – Reconstituição de um navio de Sídon do século III a.C., com um barco auxiliar a bordo.

Como é óbvio, até certo ponto este é um facto compreensível, dado que, ao princípio, eram os próprios barcos que vinham a terra, e da praia saíam para o mar – eram de fundo chato, rodas de proa e popa em arco e de pequeno calado.

Mas a partir de uma certa altura, com o desenvolvimento do comércio marítimo, os barcos tiveram que aumentar a sua capacidade de carga.

Como estavam bastante limitados no comprimento dos navios pelas dimensões das tábuas, e muitos não tinham quilha que lhe solidificasse a estrutura, só podiam aumentar esta capacidade através do alargamento de boca e da maior altura do calado.

Se é certo que assim aconteceu, estes barcos deixaram de poder embicar a terra, e passaram de embarcações a navios; para cargas e descargas ou acostavam a cais, (Fig. 26) ou transportariam as suas próprias embarcações auxiliares, ou estas teriam que existir nos locais de destino⁴³.



Fig. 26 – Reconstituição artística de um cais improvisado, de estacaria, rochas e terra batida.

Mas este simples facto desencadeia algumas questões:

- Que povo e em que data inventou os cais de acostagem e/ou os portos?
- Se os navios não tinham embarcações auxiliares, quando chegavam a lugares visitados pela primeira vez, e cujas populações não tinham grandes actividades marítimas, como é que as tripulações chegavam a terra para estabelecerem relações, mostrarem os produtos que transportavam e tomarem conhecimento dos eventuais produtos com interesse para trocas que os habitantes dessas terras possuíam?

Lembremo-nos que os navios dos Portugueses, nos primeiros descobrimentos na Costa Ocidental de África, poderiam chegar próximo de terra (o que só dependia do

⁴³Maria Eugénia Aubet, *The Phoenicians and the West*, Cambridge, 2001, p. 302, citando Pseudo-Scilax Periplus "...When they arrive at the island of Cerne, they anchor their cargo ships [gauloi] and set up stalls in Cerne. But after they have unloaded the cargo from their ships (quanto a nós esta parte da tradução estará errada porque deverá querer dizer-se "quando retiraram a carga do porão"), they carry it in small boats to the mainland...".

acidentado da costa e da amplitude das marés), mas que todos eles transportavam a bordo embarcações auxiliares (esquifes, batéis ou barcas, consoante as suas dimensões). A única explicação que nos parece plausível, é que os novos locais seriam visitados por navios de guerra, do tipo pentecôntera, e só depois e se existissem as condições necessárias, por navios mercantes.

Ao que parece e pelos dados até agora conhecidos, os Egípcios teriam sido os inventores dos cais fluviais.

Mas se o comércio de importação e exportação egípcio se utilizava das frotas das cidades-estado cananeias, parece que estas, no mar e não em estuários ou rios, teriam que dispor de cais senão de portos, o que aliás se confirma com a ação do rei Hirão I, que mandou aterrar a passagem entre as duas ilhas de Tiro para mandar fazer um porto com seus estaleiros navais, virado ao norte.

O que vem trazer à baila o paradoxo das navegações de Colaio⁴⁴, que chegou à Tartéssia e ficou amigo de Argantônio, que lhe ofereceu grande quantidade de prata, história aliás que é muito semelhante à da chegada dos navegadores de Tiro a Gadir, cuja frota também foi desviada da sua rota por um temporal, numa viagem de exclusivo intuito comercial, como nos diz a Professora Aubert⁴⁵.

Para poderem chegar a terra e negociar com os Tartéssios, estes já teriam que ter desenvolvido, ou portos, ou pelo menos quaisquer formas de cais de acostagem, dado que a forma conhecida destes navios não lhes permitiria trazerem a bordo barcos auxiliares.

Porque em relação aos Gregos, segundo Heródoto⁴⁶, Colaio navegava numa pentecôntera (Fig. 27), navio misto de remos e vela, de cerca de vinte metros fora-a-fora, de baixo pontal e de muito pequena capacidade de carga, com um mastro de vela redonda e cinquenta remeiros, vinte e cinco por banda, como se vê na Fig. citada.

⁴⁴ Como dissemos atrás, as mercadorias eram carregadas em pequenas embarcações para as trazer para terra, pelo que a bordo dos *gauloi* deveriam ir, na coberta, estas pequenas embarcações auxiliares, que não se sabe como eram. Ou já existirem em terra pequenas embarcações para o tráfego comercial. Por outro lado, o comprimento dos barcos andava à roda dos vinte, vinte e cinco metros, e traziam parte da carga no convés, o que não lhes daria espaço para transportarem grandes embarcações auxiliares, e as pequenas, não eram muito aconselháveis para cargas pesadas e/ou volumosas, o que nos leva de volta à necessidade de, previamente à chegada dos navios mercantes, construírem cais de acostagem.

⁴⁵ Maria Eugénia Aubert, op. cit. p. 261. Cita Diodoro, (5:20, I).

⁴⁶ Heródoto, *As Histórias*, I, 163 “...Os habitantes da Fócea foram os primeiros a realizar longas viagens por mar e foram eles que descobriram o Adriático, Tirreno, Ibéria e Tartessos. Não navegaram em navios mercantes, mas sim em pentecônteras. E ao chegar a Tartessos fizeram grande amizade com o rei dos Tartéssios, cujo nome era Argantônio, que (como um tirano) governou Tartessos durante oitenta anos e viveu um total de cento e vinte. Pois bem, os focenses fizeram-se tão amigos deste homem que, primeiro animou-os a abandonar a Jónia e a estabelecer-se na zona dos seus domínios que preferissem, e, logo, ao não poder persuadi-los sobre o caso, quando se apercebeu por eles de como aumentava o medo, deu-lhes dinheiro (prata) para rodear a sua cidade com um muro. E deu-o em abundância, pois o perímetro da muralha mede, com efeito, não poucos estádios e toda ela é de blocos de pedra grandes e bem emparelhados...”.

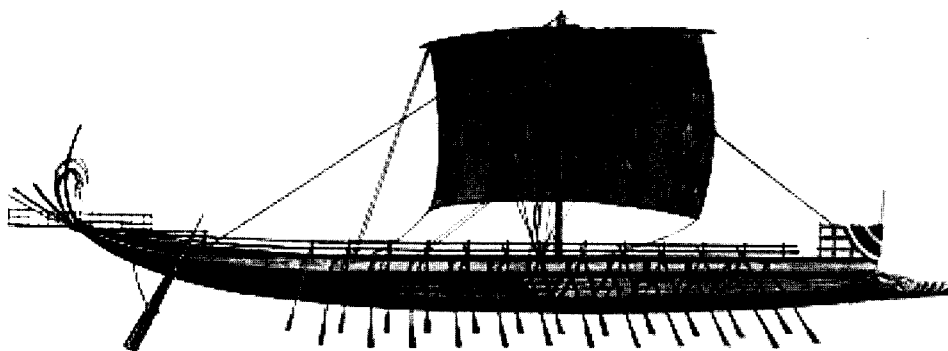


Fig. 27 – Reconstituição artística de uma Pentecôntera grega, dos sécs. VII a V a.C.

Mas uma pentecôntera, à chegada, teria possibilidades de ser encalhada na praia, se os Tartéssios não tivessem já cais e/ou portos.

Aqui, a questão a discutir é saber-se onde é, e como é que Colaïos carregou a prata necessária para construir as muralhas da Fócia, “*de não poucos estádios de perímetro*”, e que alguém já estimou em cerca de duas toneladas.

Mas da iconografia conhecida de Egípcios e Fenícios, deduz-se claramente que os cais de acostagem, senão verdadeiros portos, já eram utilizados há muito tempo, como se pode ver nas Figs. 28 a 30.



Fig. 28 – Descarga de mercadorias de um navio Cananita, num cais alfandegado do Egipto.



Fig.29 – Descarga do tributo de Tiro à Assíria.

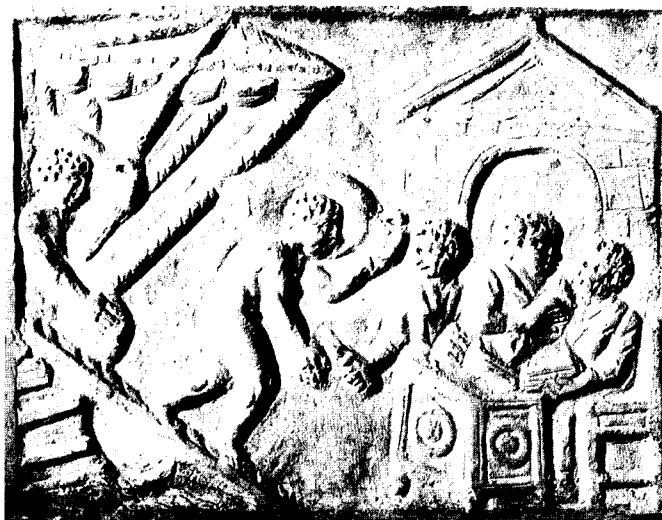


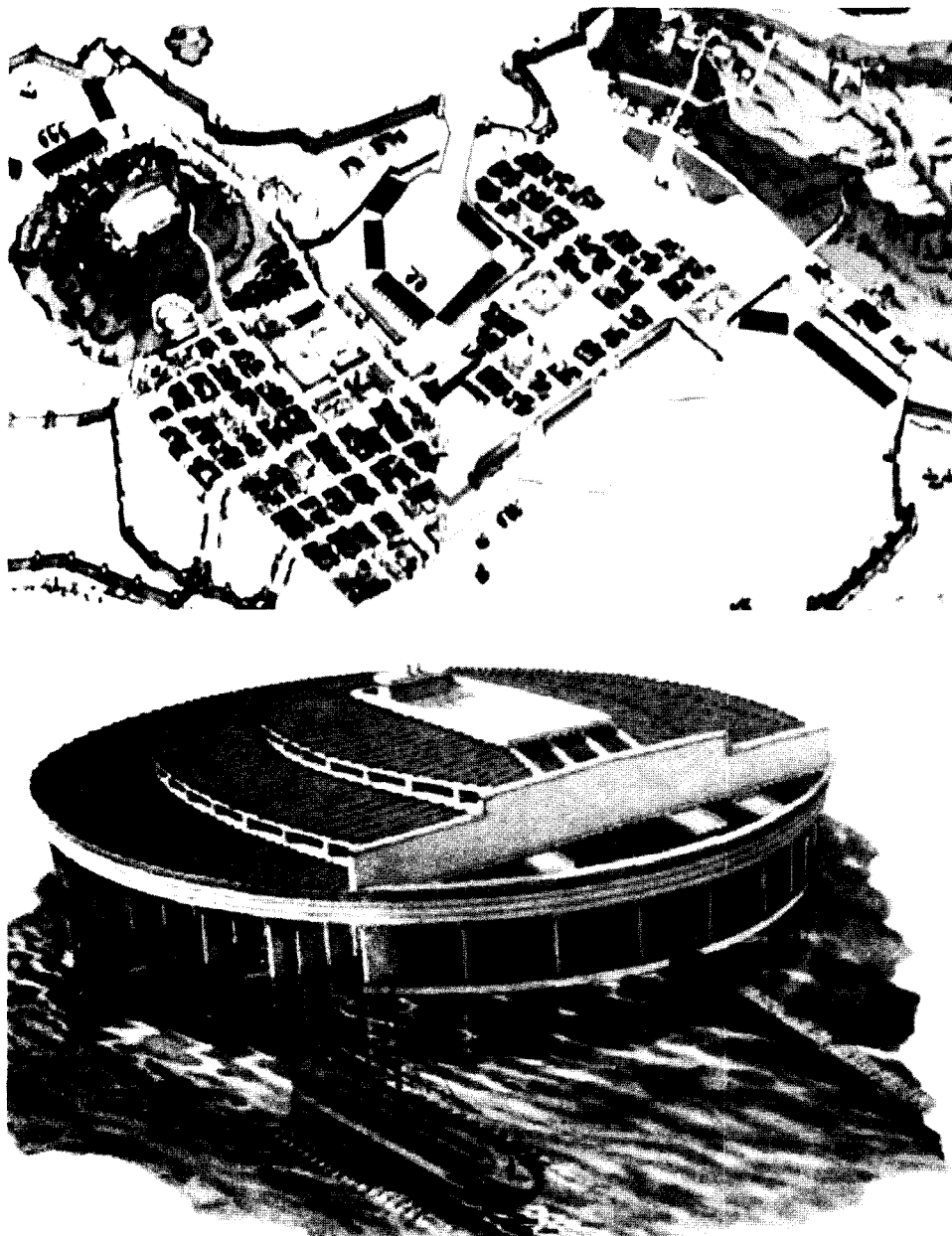
Fig. 30 – Descarga de ânforas num porto romano.

A existência destas facilidades portuárias, tanto quanto se conhece, vem da Alta Antiguidade: existia no Egipto e na Mesopotâmia, conforme atestado nos baixos-relevos de Sargão e Senacherib I, mostrando a descarga de mercadorias e o pagamento do tributo de Tiro.

Existiam no Pireu, na Grécia de Temístocles, onde a partir dos séculos V-IV foi construído um Porto que faria inveja ao Porto de Lisboa de hoje; existiam em Cartago – ou seja, por necessidade imposta pelo desenvolvimento comercial das carreiras criadas, todos os locais de partida e destino passaram a ter portos ou, no mínimo, cais de acostagem.

Tentemos memorizar a forma como está feito o costado destes barcos fenícios da Fig. 34, que nos quer parecer, pela forma como as tábuas se arqueiam fortemente do fundo para a borda (ficando a mareagem a meio-navio muito mais baixa que nas rodas) ser muito semelhante à característica construção dos navios celtas, como veremos adiante.

Vejamos mais dois exemplos de tentativas artísticas de reconstituição de portos da Antiguidade:



Figs. 31/32 – Reconstituições artísticas seguindo dados arqueológicos do porto do Pireu, mandado construir por Temístocles, e do porto artificial de Cartago, ambos cerca dos sécs. V/IV a.C.

Capítulo IV

Os mais antigos Barcos do Noroeste da Península Ibérica

As técnicas e métodos de construção naval Celta

Como já antes dissemos, os cascos dos barcos sempre se adequaram, em primeiro lugar, às condições de navegação impostas pelo meio geográfico, em segundo às necessidades dos povos que os construíam, e em terceiro lugar, a sua morfologia estava condicionada aos conhecimentos tecnológicos desses povos.

Na península Ibérica, sabemos por Estrabão, que de há muito anos antes do seu tempo, os habitantes Celtas das orlas ribeirinhas do Douro, utilizavam dois tipos de barco: os monóxilos, que eram feitos a partir de troncos escavados, como se vê na Fig. 33, e mais tarde, os barcos construídos com uma estrutura interior de feixes de vime, que depois de bem reforçada e firme, era forrada com peles de animais (principalmente de bovinos), bem ensebadas, cosidas a essa estrutura, como se vê na Fig. 34.

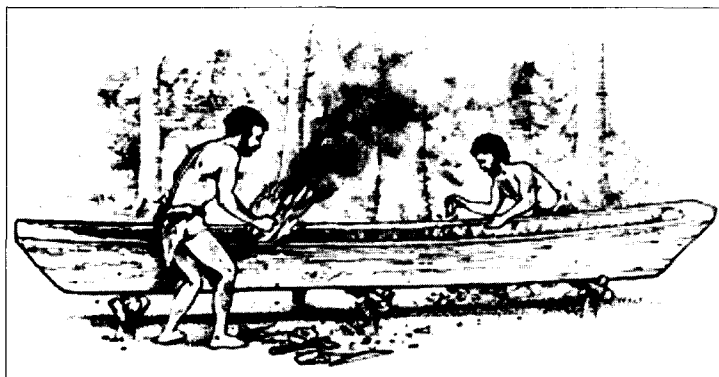


Fig. 33 – Escavando, a fogo, o interior de um tronco para construir um barco monóxilo.

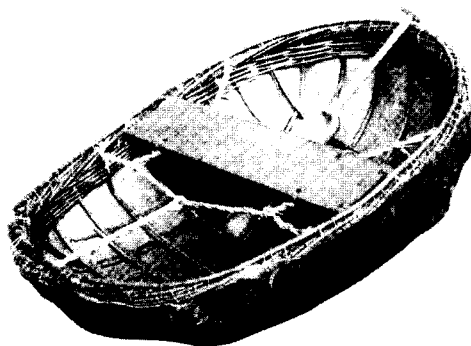


Fig. 34 – Um *Coracle*, de propulsão exclusiva a remos, mostrando a forma de construção interior e a estrutura de reforço de cordas cruzadas.

A este tipo de barcos, a que Estrabão chama de *Carabus*, correspondiam, no Norte da Europa, os barcos Celtas denominados *Coracle* e *Curragh*.

Os *Curragh* utilizados na costa ocidental da Irlanda, como o que se vê na Fig. 35 (que podiam atingir cerca de 9 m de comprimento por 2,5 m de boca, tinham um mastro rebatível, podiam utilizar remos e eram utilizados na pesca e no transporte costeiro de carga e passageiros), ainda eram construídos na Irlanda até cerca de 1930, como se pode ver no filme de 1934 *Os pescadores de Aran*.

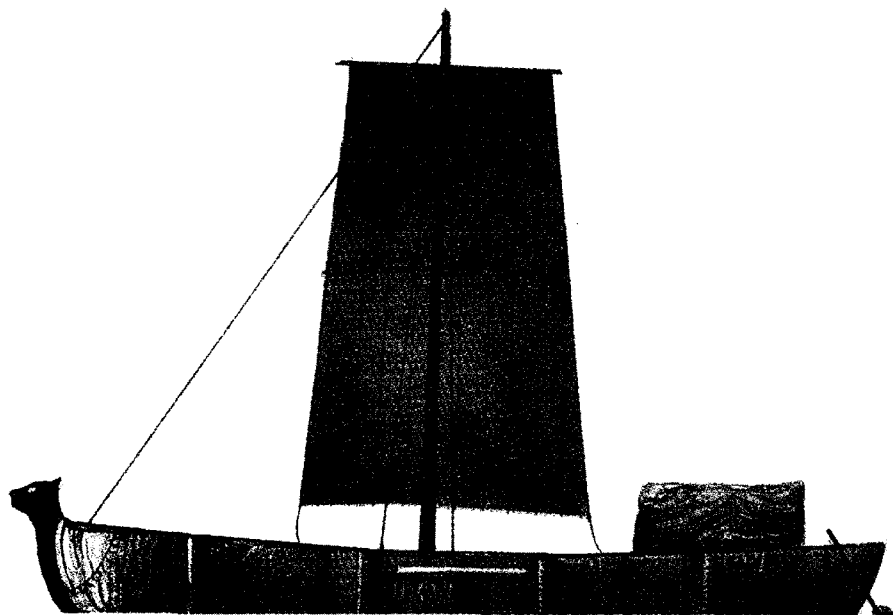


Fig. 35 – Um *Curragh*, com técnica de construção semelhante à dos *Coracle*, tal como ainda era utilizado na década de 30 do séc. XX na costa Ocidental da Irlanda.

Os *Coracle*, bastante mais pequenos e ainda hoje utilizados em actividades desportivas e na pesca próxima, são construídos nas costas da Irlanda e da Escócia.

Mais tarde e com a chegada das técnicas de mineração e fundição do ferro, que já permitiam ferramentas que facilitavam o corte das madeiras, estes barcos de vime foram sendo substituídos por barcos de fundo chato, formado por duas, três ou mais tábuas largas, que se fixavam por curvas e travessões ao costado, formado por duas metades de tronco escavado, como se vê na Fig. 36; fechavam à proa e popa com painéis planos mas inclinados, sendo que alguns barcos do Reno tinham o painel da proa rebatível, para carga e descarga dos tonéis em que carregavam líquidos e sólidos, rolando-os pelas areias das praias (ver Fig. 37). Estes barcos, quer os de remo quer os de vela, eram manobrados por um leme de espadela lançado por fora da popa, tal como os dos nossos Rabelos.

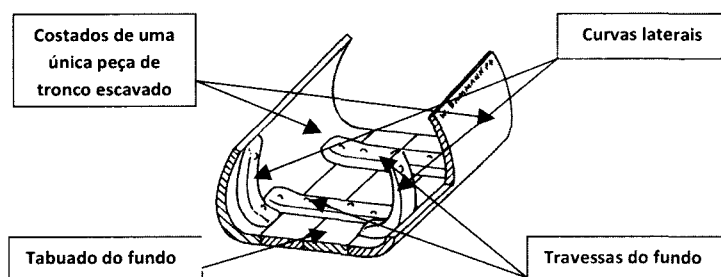


Fig. 36 – Desenho demonstrativo do fundo, costado e balizas de um barco deste tempo.

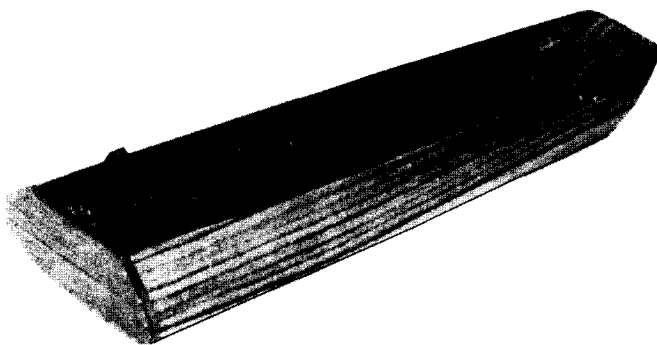


Fig. 37 – Desenho de um barco de transporte fluvial, já com o costado em tábuas sobrepostas, com o painel de proa rebatível.

A construção naval vai evoluindo: agora quer o fundo quer o costado, já são construídos com grosso tabuado, no fundo justaposto e fixado entre si por escarvas, com fortes travessões correndo de BB a EB, pregados ao tabuado do fundo com pregos de ferro, revirados à saída, e o costado, por forte tabuado sobreposto, sendo que a inclinação do galivado da tábu extrema do fundo, no encolamento com a primeira tábu do costado é que ditava a boca do barco, de acordo com a sobreposição das fiadas seguintes, como se vê na Fig. 38.

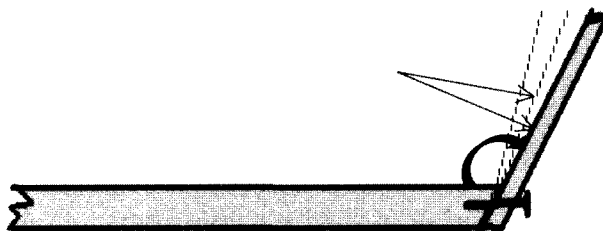


Fig. 38 – Esquema do encolamento da 1ª tábu do costado com a extrema do fundo. De acordo com o ângulo do encolamento, assim aumenta ou diminui a largura da boca.

As rodas de proa e popa, lavradas a partir de barrotes com entre vinte e vinte e cinco centímetros em quadrado, eram escarvadas de modo a encaixarem na tábuas central do fundo, sendo este embaçamento reforçado por um coral de dimensões adequadas, como se vê na Fig. 39.

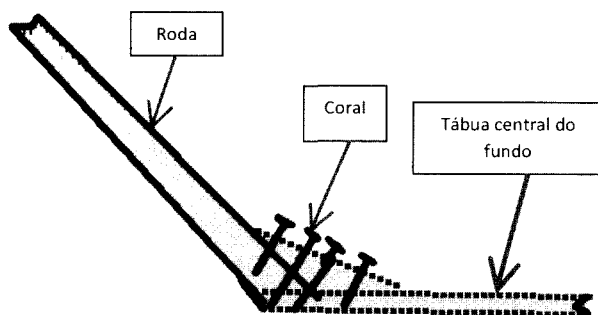


Fig. 39 – Embarçamento de uma Roda à tábuas central do fundo.

Já alguém argumentou que a fixação das rodas ao fundo, feita por este método, provocava fragilidade não só nesta união, mas em toda a estrutura; mas é preciso ter em conta que as rodas eram fortemente amparadas pelo tabuado sobreposto do costado, nelas cavilhadas, e ainda pelas cintas e verdugos, que passando pela última fiada do costado, nelas também iam ser cavilhadas, em bloco, formando a borda.

A evolução, no tempo, da forma como era embaçado o tabuado do bordo com o do fundo, depois do forro já estar assente, pode ver-se na Fig. 40 e ainda mais tarde, na Fig. 41.

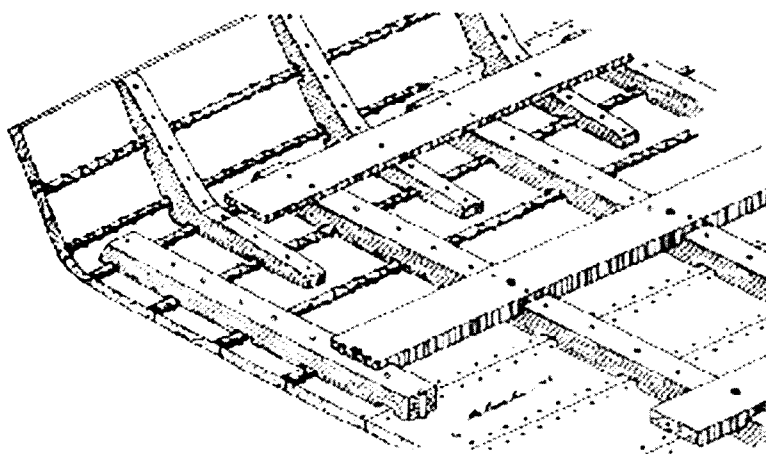


Fig. 40 – Feitio e forma como eram fixados os primeiros braços/meias cavernas em L curto e os travessões de reforço.

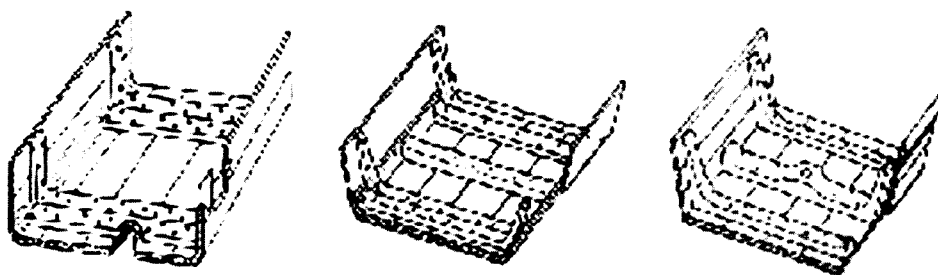


Fig. 41 – Evolução da aplicação das “balizas” na construção naval de origem celta.

As tábuas do fundo podiam ser de três a cinco centímetros de espessura, enquanto as do costado eram de espessura que variava, conforme as dimensões destes barcos, entre os três e os quatro centímetros, espessura que dificultava o arqueamento necessário à sua aplicação. Por cuja razão era normal sofrerem um pré-arqueamento, suspendendo-as sobre um pórtico sob o qual se acendia uma fogueira, e sobre a qual se lançava água, de tempos a tempos, cujo vapor ia aquecendo e amolecendo a madeira, dando-lha a forma requerida através dos pesos que se suspendiam nas extremidades, como se vê na Fig. 42.

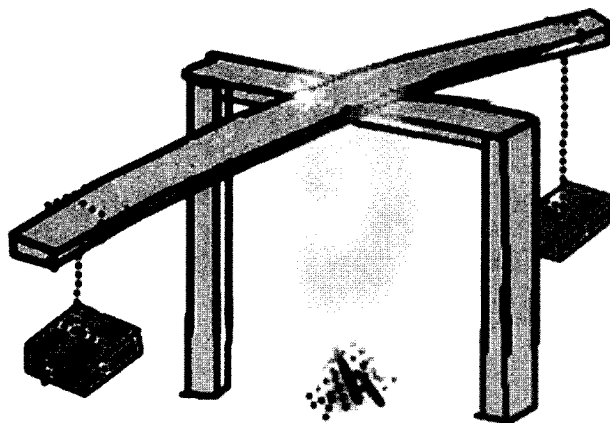


Fig. 42 – Método de arquear tábuas com vapor, lançando água sobre a fogueira.

Neste tempo, os barcos saíam para o Mar a partir das praias e regressavam embicando a elas, sendo depois puxados e arrastados para uma zona já livre da rebentação.

Enquanto em Portugal os Barcos de Mar eram rolados sobre troncos e puxados por juntas de bois e as mais pequenas Meias-lua eram levantadas por cabos presos a barroteiros atravessados que a tripulação transportava aos ombros, os *Curraghs* de pesca costeira da Irlanda eram puxados à força de braços, voltados e depois carregados sobre os ombros pela tripulação, que variava entre os três e os seis homens.

Não é pois para admirar que existissem barcos que, seguindo o mesmo método de construção, acabassem por ter acentuados desvios entre as suas morfologias.

Todos os primitivos barcos tradicionais portugueses eram construídos pelo mesmo método de origem Celta que temos vindo a demonstrar.

No entanto, consoante o fim a que se destinavam ou o meio aquático em que desenvolviam essas actividades, acabavam por apresentar características algo diferentes.

Assim, para uma utilização fluvial ou de estuário, os barcos tinham rodas mais ou menos verticais, curtas, podiam utilizar remos e/ou vela, eram de pequenas dimensões, bordo bastante baixo e de fundo chato.

Podiam ainda ser especialmente construídos tendo em mente uma determinada utilização, o que de algum modo poderia alterar os princípios gerais que agora definimos.

Mas já os barcos que eram utilizados na pesca marítima e que saíam para o Mar das praias, embora mantendo as características que temos vindo e continuaremos a demonstrar, tinham as rodas bastante levantadas e arqueadas para dentro, acompanhando o fundo chato e arredondado para as extremidades, eram de grandes dimensões, pois exigiam tripulações entre os vinte e os mais de quarenta homens, nalgumas zonas próximo dos cinquenta, de bordo mais levantado, e vogavam exclusivamente a remos, não utilizando leme.

Os barcos com estas características são próprios para sair para o mar a partir de praias em zonas de forte rebentação, e disto aparecem exemplos iconográficos provenientes de várias partes do Mundo, construídos por muito diferentes civilizações, mas sempre referidos a áreas geográficas com praias onde os barcos poderiam embicar e repousar na areia.

Mostramos exemplos iconográficos de barcos do Japão, da Bolívia, do Mediterrâneo e de Portugal, respetivamente nas Figs. 43 a 46.

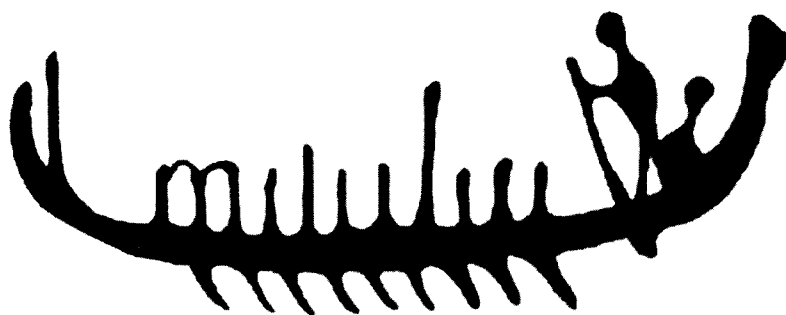


Fig. 43 – Gravação num sino de bronze japonês do Século III a.C.



Fig. 44 – Artesão boliviano a construir um barco de vime.

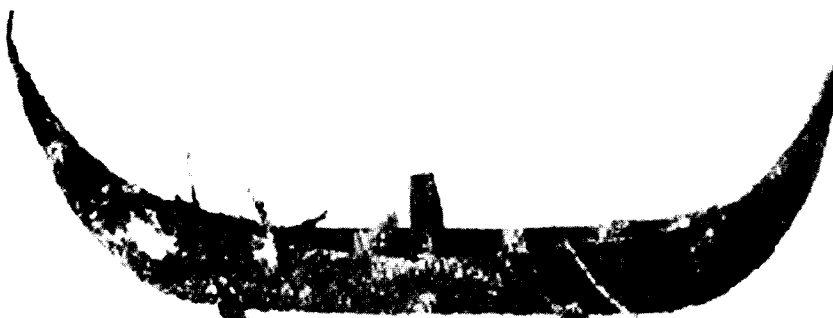


Fig. 45 – Modelo de um barco, em prata, encontrado num túmulo de Ur.

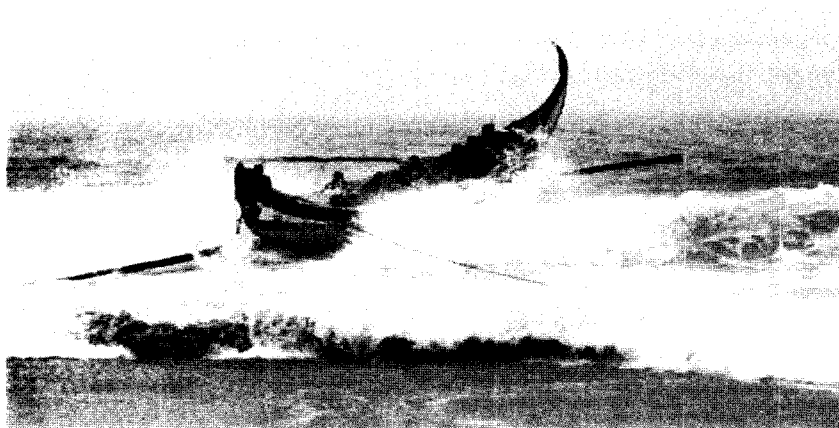


Fig. 46 – A vantagem de um fundo chato e curvo, e de uma proa levantada, quando o barco entra no oceano para a faina, demonstrada por um “Barco de Mar” da Costa de Aveiro.

Na Fig. 46 mostramos um antigo Barco de Mar, a preparar-se para sair para a faina com a arte da Xávega, enquanto nas Fig. 47 e 48 se pode ver o fundo completo de um barco Rabelo comparado com o fundo do barco de Ferriby 3, datado do 2º milénio a.C., tal como escavado nas margens do rio Humber, na Inglaterra.



Fig. 47 – Fundo do Barco de Ferriby 3, datado de meados do 2º milénio a.C., conforme escavado nas margens do rio Humber.

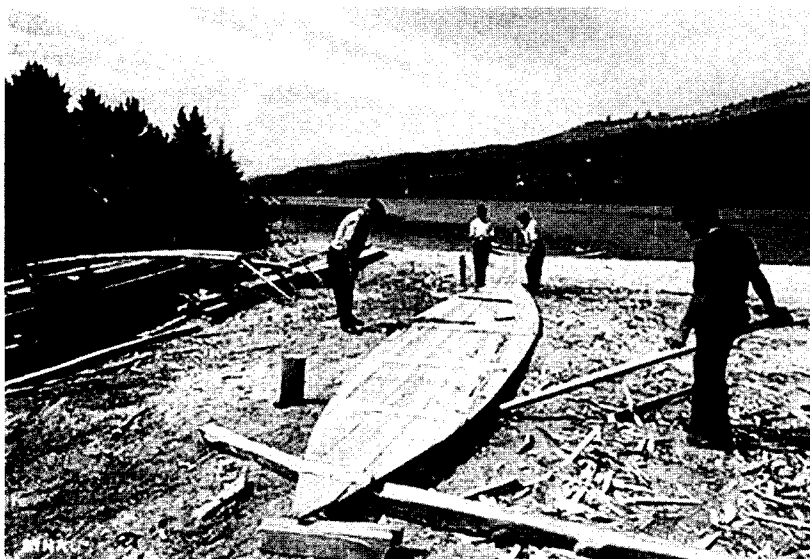


Fig. 48 – Fundo de uma Barquinha Rabela, cuja construção a par e passo seguiremos mais adiante.

Estes, ainda não eram barcos adequados a grandes viagens nem a volumosos transportes de carga, e eram principalmente utilizados na pesca ou mesmo em pequenas navegações costeiras para zonas em que também existissem praias. Ou nalguns casos, mesmo para a guerra local.

Com o florescimento da produção excedentária e o aparecimento do comércio marítimo, estes pequenos barcos, sem capacidade de carga, não serviam a este fim. Tinham que ser maiores, mas o desenvolvimento da sua capacidade só se poderia obter, nesta altura, através do aumento do seu pontal, o que obrigava a que, à partida e à chegada, existissem portos com cais, ou mesmo qualquer forma de cais que se prolongasse da costa até ao sítio onde estes barcos, agora de maior calado, se poderiam aproximar com segurança, como acabámos de ver. E inventaram-se os cais e desenvolveram-se as instalações portuárias.

A partir desta altura, a construção naval pôde seguir novos caminhos; a incorporação de uma quilha e as respetivas rodas de proa e popa, e a partir daí se assentar o fundo e o costado, permitiu que se fizessem barcos com maior comprimento, mais larga boca e mais alto pontal, aptos agora para longas travessias, permitindo o desenvolvimento acelerado do comércio marítimo.

Também a sua forma de propulsão foi evoluindo em função dos cascos. Ao princípio, vogavam exclusivamente com pás no prolongamento dos braços, depois com remos fixos aos bordos, mas sempre com os inconvenientes a que este meio de propulsão obriga; viagens de curta duração devido ao cansaço dos remadores e a elevada carga de alimentos e de água a transportar para a subsistência de numerosas tripulações.

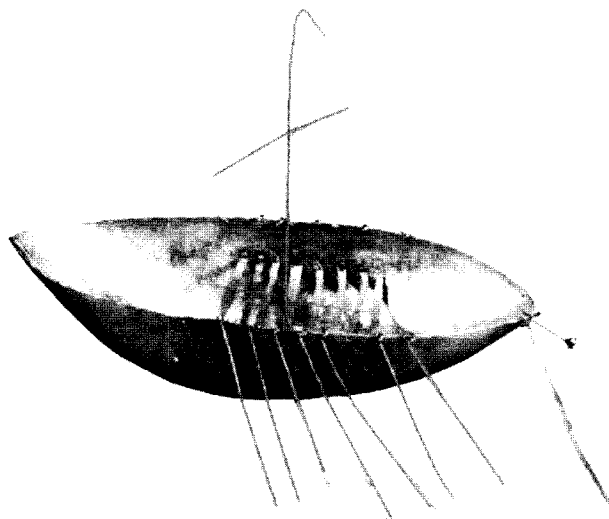


Fig. 49 – Modelo de um barco de origem Celta, em ouro, encontrado numa praia da Irlanda.

Foi, pensamos, seguindo as circunstâncias atrás apontadas, que evoluiu a construção naval portuguesa:

- 1) Primeiro, barcos fluviais toscos, de troncos escavados, como nos diz Estrabão e que ainda sobreviveram até ao século XX com o nome de *Conchos*, nos rios Mondego e Zêzere⁴⁷;
- 2) Mais tarde, com a chegada dos Celtas, barcos com uma estrutura interna de vime, forrados a couro ensebado, chamados *carabus*, como também este autor nos afirma;
- 3) Depois, e também sobre a influência Celta, barcos de fundo chato, a remos e/ou à vela, com determinadas características para as actividades fluviais, e outras para a pesca do mar alto;

Do aperfeiçoamento deste método de construção e da utilização de melhores ferramentas, facilmente se teria desenvolvido a construção de pequenos barcos de pesca e de tráfego costeiro, no século XIII denominados de barcas, naves e

- 4) Neste tipo de construção, fácil seria construir barcos maiores ou mais pequenos, de maior ou menor capacidade de carga, visto que o método dependia apenas de três medidas básicas pré-definidas; o comprimento e a largura do fundo, o lançamento das rodas, e a altura ao convés ou ao bordo, que davam o pontal; a quarta medida era extraída das anteriores e correspondia ao ângulo formado no encolamento das tábuas extremas desse fundo com a primeira tábua do costado, que iria definir a boca.

Vamos supor que queríamos construir um barco Rabelo com uma capacidade de carga de 64 tonéis.

Sabidas as medidas básicas do paralelepípedo em que se inscreve um tonel⁴⁸, cuja capacidade corresponde às de duas pipas, para saber as medidas que o barco há-de ter não são precisos grandes conhecimentos nem de cálculo, nem de geometria.

O barco assim construído deveria ter, no espaço útil de carga, desde o chileiro da vante até ao traste do mastro⁴⁹, um pouco mais do que três metros de largura no fundo, para acomodar a largura de três tonéis de cerca de um metro de diâmetro, e também um pouco mais de seis metros de comprimento, para carregar quatro fiadas de tonéis no sentido do comprimento.

Como vemos na Fig. 50, um barco construído com um fundo de 3,5 m de largura, uma boca de 5,5 m, 13 m de comprimento e um pontal de 2,5 m à borda, acomoda doze tonéis sobre o fundo, ocupando somente o seu espaço de carga útil; cada primeira fiada horizontal pode levar, sobrepostos, 16 tonéis, como se vê na Fig. 51, que multiplicados pelas quatro fiadas iniciais do fundo

⁴⁷Ver Carbonell Pico, p. 92.

⁴⁸Como já vimos, os Celtas do Norte da Europa utilizavam barcos fluviais com proas rebatíveis, para poderem rolar os tonéis que utilizavam para carregar quer sólidos quer líquidos, nas cargas e descargas do barco.

⁴⁹“Chileiro” é a pequena tilha abaulada da proa e “Traste” é uma especie de bancada atravessada por ante a ré de meio navio, onde está a enora para o apoio do mastro.

corresponderão à capacidade de carga de 64 tonéis, ocupando o espaço desde a tilha da proa ao traste do mastro, e deixando espaço no bico da proa para o chileiro da vante, e à popa o espaço necessário para o traste, as apégadas e o taburno⁵⁰. A última fiada de quatro tonéis já ultrapassaria a borda, como era usual, e era travada por cabos retezados passados de BB a EB. Os espaços entre tonéis, na horizontal e na vertical, eram preenchidos com esteiras de vime, para travar o balanço dos tonéis.

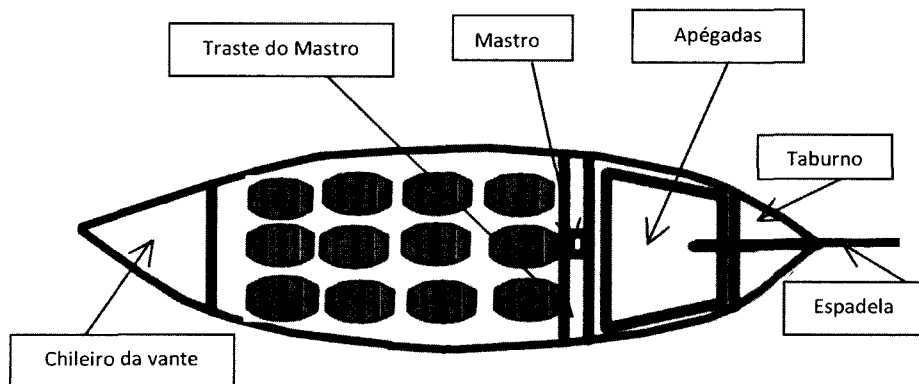


Fig. 50 – Vista superior de um Rabelo, mostrando a arrumação de doze tonéis no fundo.

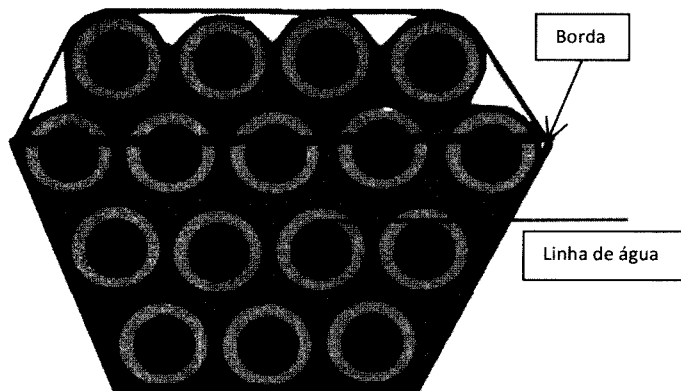


Fig. 51 – Vista em corte frontal de um rabelo carregado com tonéis; a partir dos três colocados sobre o fundo, pode levar mais três fiadas de tonéis.

⁵⁰“Apégadas” era o nome dado à espécie de castelo, sobre o qual o mestre manobrava a espadela. “Taburno” era a pequena tilha da popa.

Na hipótese que aqui apresentamos, este Rabelo, com capacidade para 64 tonéis, não ultrapassaria muito os 13 m de comprimento fora a fora, sem contar com a espadela.

É óbvio que ao mestre de ribeira, servindo-se deste mesmo método, seria possível construir outros tipos de barcos destinados a outros fins ou utilizados em condições diversas;

5) Existiam, noutros tempos, seis tipos de barcos cuja construção seguia o método que temos vindo a demonstrar:

- O Rabelo, cuja construção iremos seguir;
- O Rabão, um rabelo mais pequeno, que podia ter apégadas ou ser raso, conforme a atividade em que era utilizado. Os Rabões construídos em Valbom eram chamados os Valboeiros;
- A Barca ou Barco de Mar, exclusivamente a remos, utilizada na pesca do alto;
- O Saveiro, construído para a pesca do sável, no rio ou no estuário;
- A Bateira, pequeno barco para todo o serviço;
- O Batel, para auxiliar dos navios e para todo o serviço fluvial.

O Barco de Mar

Depois do Rabelo, cujo método de construção segue, o Barco de Mar é, quanto a nós, a embarcação mais distintiva do método de construção naval Celta, mas agora como o seu próprio nome indica, e ao contrário dos outros tipos que temos vindo a estudar, de barcos destinados a navegar no Oceano, razão pela qual estenderemos um pouco o nosso comentário.

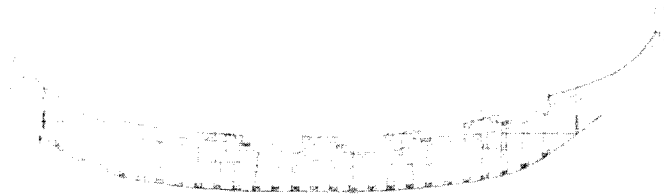


Fig. 52 – Plano longitudinal de um Barco de Mar.

Poderemos acompanhar uma boa parte da sua construção quando apresentarmos a construção de uma Barquinha Rabela, mas há que ter em conta as diferenças morfológicas em relação aos barcos que vimos anteriormente e que, mesmo assim, ainda são notáveis.

Como se pode verificar, o fundo é chato, mas desenvolve uma forte arqueação a partir da casa-mestra, para a popa, curvatura que ainda é mais acentuada no sentido da proa.

Tem uma boca bastante larga (4,18 m) em relação ao seu comprimento (16,45 m). A sua capacidade útil de carga podia ultrapassar as nove toneladas.

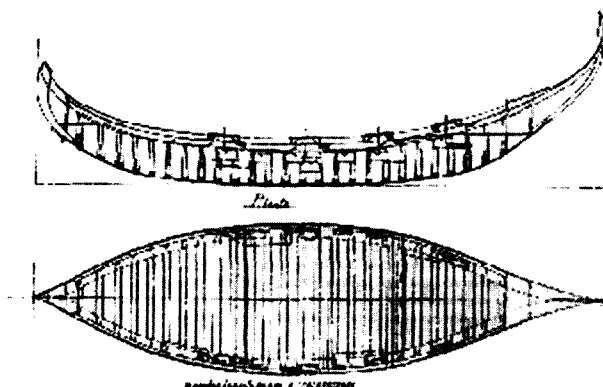


Fig. 53 – Plantas lateral e superior de um Barco de Mar.

Estes barcos vogavam exclusivamente a remos, quatro neste caso, não tinham mastro nem vela e não utilizavam qualquer espécie de leme.

O tabuado do fundo era constituído por tábuas de 4 cm de espessura e 50 cm de largura, em número suficiente para completar a largura do fundo na boca, sendo que as duas tábuas extremas, as dos *Côvados*, mediam cerca de metade das outras. Estas eram galivadas para dar as *arestas dos encolamentos*.

Segundo o Dr. Manuel Leitão⁵¹, os Barcos do Mar da Praia do Furadouro embarcavam 35 homens, embora que noutras regiões as companhias pudessem atingir os 46 homens, ditadas pelas dimensões dos barcos e pelas artes de pesca que utilizavam.

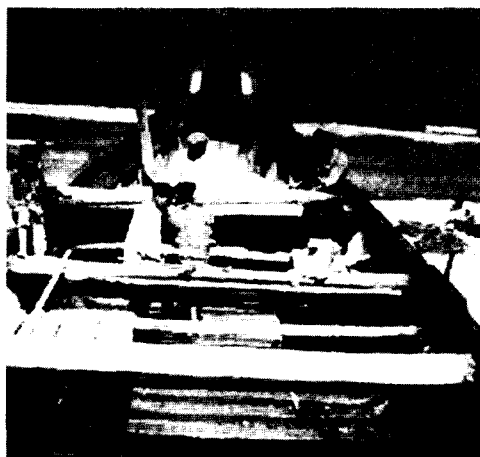


Fig. 54 – Demonstração da enorme capacidade interior do Barco de Mar.

⁵¹ Manuel Leitão, *Os Saveiros*, Museu de Marinha, Lisboa, 2000.

- Tal como o Rabelo, tem uma pequena tilha arqueada, à proa, no Rabelo o *Chileiro da vante*, aqui a *Coberta* (ver Figs. 55 e 56);

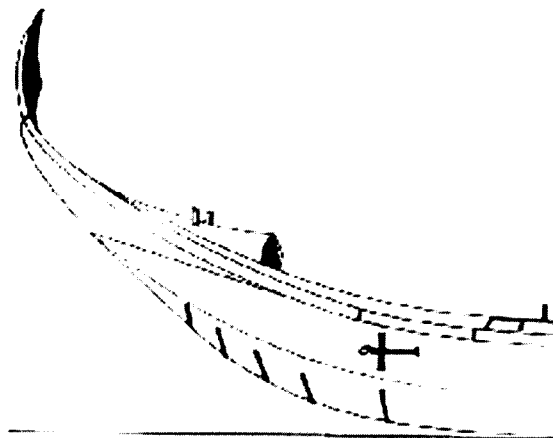


Fig. 55 – A *Coberta*, em tudo semelhante ao *Chileiro da vante* do Rabelo e à dos barcos fluviais do Reno.

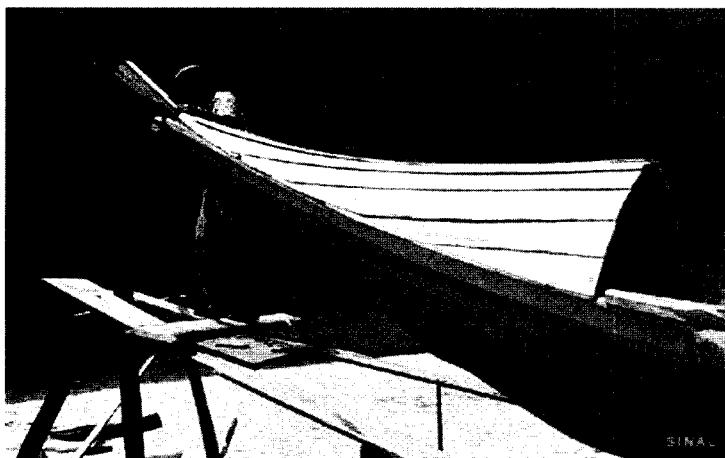


Fig. 56 – O *Taburno* da popa dos Rabelos tem uma forma abaulada, tal como a do *Chileiro da proa*.

- Tal como nos *Curragh* e nos *Coracle* Celtas, a forma de apoiar os remos nos toletes era feita pelos *Cágados*, fortes peças de madeira com um furo para o *escalamão* (tolete), que reforçavam o enorme remo no ponto fulcral da força exercida. (Ver Fig. 57).



Fig. 57 – Note-se a forte estrutura do Cágado e o furo para entrar no Escalamão.

Várias características, para além do método de construção, ligam estes barcos à construção Celta do Norte da Europa.

A semelhança dos remos do Barco de Mar com os remos celtas já havia sido notada por Johnstone, quando veio a Portugal numa tentativa, em parte gorada, para estudar estas embarcações, e do remo fez a fotografia, que se mostra na Fig. 58.



Fig. 58 – Fotografia de Johnstone de um remo de um pequeno Barco do Mar, para ilustrar a sua semelhança com os remos dos *Curragh* e *Coracle*, caraterística que não se encontra em qualquer outro barco de todo o Mundo.

Nos Barcos de Mar, os remos eram trabalhados por remeiros sentados, de pé, e ainda por outros que ajudavam no esforço, puxando por cabos presos aos remos.

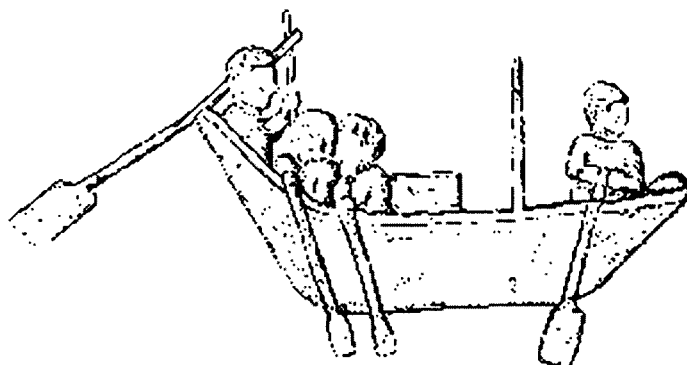


Fig. 59 – Um barco do séc. I d.C., com as principais características do Rabelo, encontrado num baixo-relevo em Zwammerdam, na Holanda.

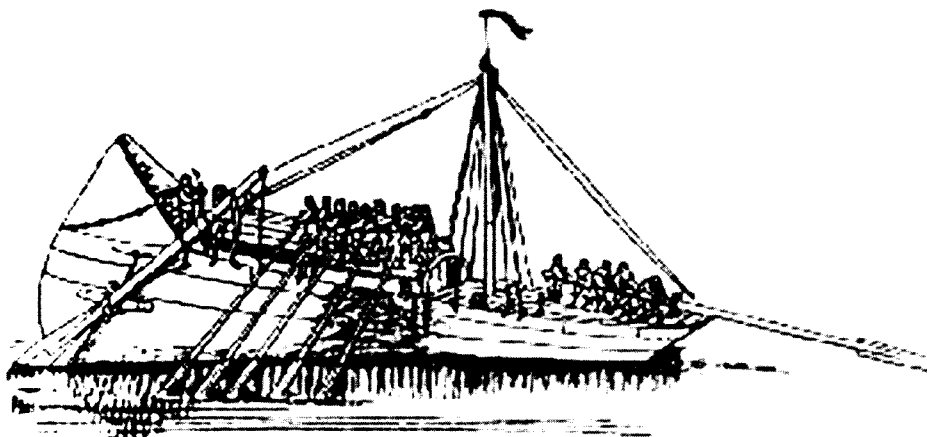


Fig. 60 – O *Oberländer*, barco Celta do Reno nos finais da Idade média, que já é um desenvolvimento dos Rabelos, mas que ainda mantém muitas das características mais antigas. Note-se a tilha da popa, de forma abaulada, os remeiros a remarem de pé, um remeiro à proa, para corrigir o rumo, etc.

Dissemos atrás que este método de construção teria permitido construir navios de morfologias diversas, maiores ou mais pequenos, de maior ou menor boca, de pontal alto ou baixo, logo com maior ou menor capacidade de carga, de vela, a remos ou de propulsão mista, preposições que já demonstrámos através do vários tipos que estudámos.

Para nós, não resta qualquer dúvida de que o método de construção utilizando as antigas técnicas Celtas irradiou da área que se pode enquadrar hoje na região do Grande

Porto, porque foi só no rio Douro, e em mais nenhuma área da Península Ibérica, que se deram as condições para que esta tradição se mantivesse, preservada pelos habitantes que teimosamente ficaram nos castros construídos nas suas alcantiladas penedias e que, quando era possível, desciam às terras das suas margens para continuarem as suas actividades.

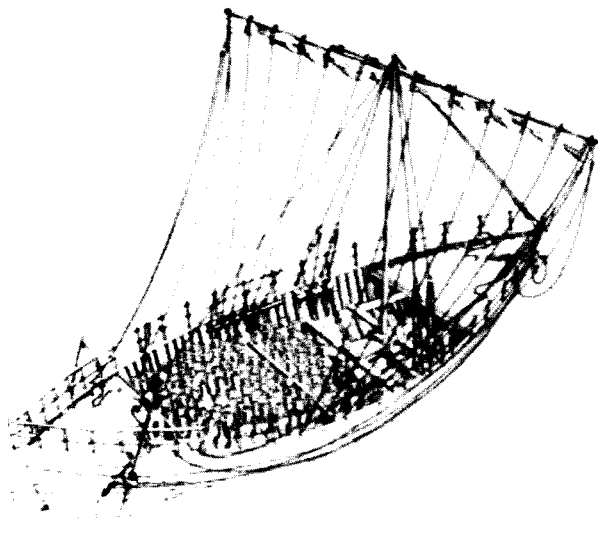


Fig. 61 – Reconstituição do barco cipriota de Kerynia.

Se, como pensamos e temos vindo a expôr, havia alguma possibilidade de se ter mantido oculta, mas activa, tão antiga tradição, foi aqui, no Douro, porque todo o resto do litoral da Península, de Norte a Sul, estava deserto e não havia contactos com outros povos ou civilizações que lhes trouxessem inovações.⁵²

Fundamentada esta teoria, que nos parece razoável, julgamos ser coerente pensar-se que, com base nesta técnica de construção, se teria vindo a desenvolver um tipo de barco, semelhante ao Rábão (ou Valboeiro), basicamente com características facilmente adaptáveis à pesca ou a transportes costeiros, como o era aquele barco fluvial, e cujas formas não difeririam muito quer do “barco de mar”, quer das formas do barco de Kerynia, que neste caso só tinha duas tilhas, uma à popa e outra à proa, como se mostra na Fig. 61, mas que eventualmente poderia sofrer convés.

⁵² Luiz Gonzaga de Azevedo, *História de Portugal*, Vol. Primeiro, Edições Biblion, Lisboa, 1944, p. 9, “...A ocidente, porém, celtas e lusos não adiantam; esquecem, até, o que souberam seus pais e avós, porque lhes falta o convívio de povos cultos e não os anima o comércio...Por suas terras não passam estradas, que relacionem entre si povos e raças diversas, como na Europa Central; suas extensas costas marítimas estão habitualmente desertas; nem delas vogam, nem a elas chegam, ao menos com frequência, embarcações e navios, como às dos mares do Levante, v.g. da Grécia ou da Jónia...” Cita Estrabão, *Rerum Geographicarum*, Amstelaedami, 1707, Lib. III, p. 137, obra que não conhecemos.

Foi através de estudo cuidadoso das imagens de barcos que ainda sobrevivem nos selos pendentes de vários documentos do Norte da Europa, como os três que mostramos nas Figs. 62, 63 e 64, e ainda nos barcos pintados nas Iluminuras do Livro *Cantigas a Sta Maria*, de Afonso X, Fig. 65, que o pintor espanhol Guillermo G. Alledo pintou na Ilustração do Livro *El Buque en la Armada Española*,⁵³ que para nós é a melhor concebida reprodução daquilo que seria uma Barca de longo curso, quer da zona do Noroeste da Península, quer da área Vasco-Cantábrica, até próximo do séc. XIV, como se mostra na Fig. 66.

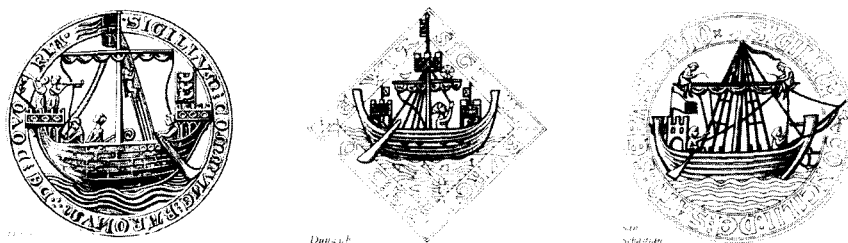


Fig. 62 a 64 – Selos das cidades de Dover, de Dunwich e de S. Sebastián.



Fig. 65 – Nave representada nas Iluminuras das *Cantigas de Sta. Maria*, de Afonso X.

Repare-se como utilizando o desenho do Barco de Mar que mostrámos atrás, e que já aparece alterado na Fig. 67, se lhe aplicarmos um convés, com o assentamento de

⁵³ Don Enrique Manera Regueyra, Dirección, *El Buque en la Armada Española*, Silex, Madrid, 1981.

vaus e a montagem de pés da carneiro, levantarmos um pouco a borda falsa (marcada a cinzento), se lhe cortarmos um pouco do bico da proa e lhe rebaixarmos um pouco do fundo, à popa; aplicando-lhe um pequeno castelo da popa, semelhante às apégadas do Rabelo, assentando-lhe um mastro por ante a ré do centro da quilha e acrescentando-lhe o páu de bujarrona, ficamos com um barco semelhante ao desenhado por Alledo (Fig. 66), e ficamos de acordo com a reconstituição do barco de Yassiada, do séc. VII a.C., que se vê na Fig. 68.

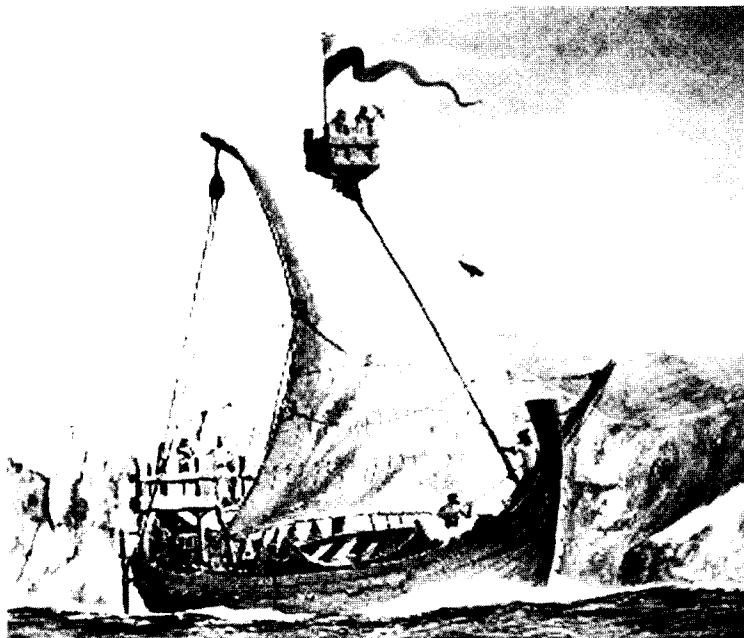


Fig. 66 – Excelente aguarela de interpretação dos dados conhecidos sobre navios vasco-cantábricos, da autoria de G. Alledo, incluída no livro *El Buque en la Armada Española*.

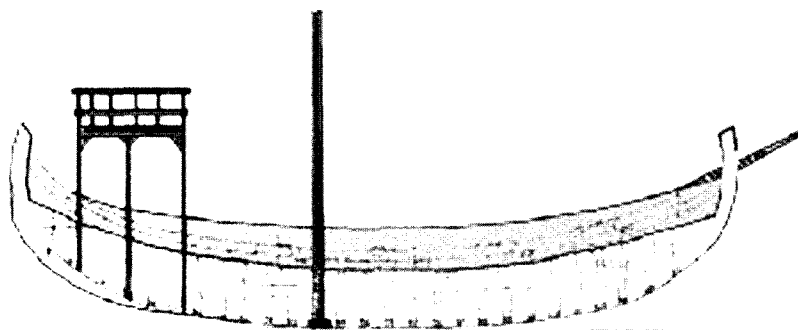


Fig. 67 – Desenho demonstrativo da adaptabilidade do método Celta à construção de navios de diferente morfologia.

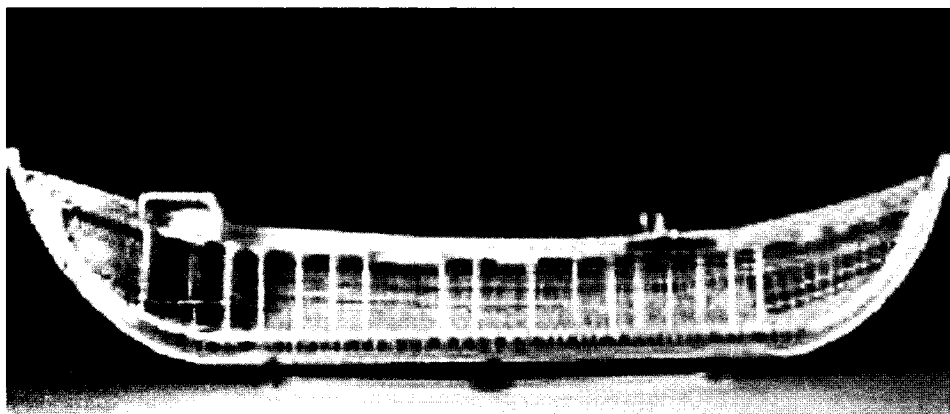


Fig. 68 – Reconstituição do casco do Barco de Yassiada, século VII a.C.

Em 1991, a Editora Routledge publicou uma obra de John Haywood intitulada *Dark Age Naval Power – Frankish and Anglo-Saxon Seafaring Activity*, revista, acrescentada e reeditada em 1999 pela Anglo-Saxon Books e que viria a merecer uma nova edição em 2006.⁵⁴

Esta obra, altamente lisonjeada pela crítica histórica da Europa e dos Estados Unidos, vem preencher muitas lacunas da história naval da Baixa Idade Média no que respeita aos povos pré-vikings do Norte da Europa, nomeadamente em relação aos conhecimentos de construção naval e navegação dos Francos, Anglos, Saxões, Frísios e Dinamarqueses e outros povos, desde XII a.C. e, quanto aos Francos, vai até aos reinados de Carlos Magno e Luís, o Pio.

Os problemas que John Haywood encontrou para escrever o seu *Dark Age Naval Power*⁵⁵, no que se refere à recolha de dados sobre a construção naval, armamento, tipo de navios, propulsão, tripulações e táticas de guerra naval em relação aos povos do Norte da Europa, durante a Baixa Idade Média, são bem os mesmos que podem afligir qualquer estudioso destas matérias referentes às Marinhas dos povos da Península Ibérica.

Quanto à Arqueologia Naval, e devido ao costume dos Nórdicos fazerem o enterramento funéreo dos seus chefes nos navios que utilizavam, Haywood, tal como outros investigadores dessas Regiões, tiveram a apoiá-los os estudos desenvolvidos a partir de muitos achados arqueológicos que se têm vindo a registar naquela área, situação que entre nós não acontece.

Mas mesmo assim, Haywood considerou que os dados recolhidos destes achados não eram suficientes para aprofundar a questão, pelo que, remando contra a maré da

⁵⁴ John Haywood, *Dark Age Naval Power – Frankish and Anglo-Saxon Seafaring Activity*, 3rd Edit, Anglo Saxon Books, 2006.

⁵⁵ John Haywood, *Dark Age Naval Power, A Reassessment of Frankish and Anglo-Saxon Seafaring Activity*, Anglo-Saxon Books, Norfolk, 2009.

“...recent tendency for early maritime history to concentrate on the study of ships finds...”⁵⁶ adoptou o método de (tradução nossa) “...reconstruir, tanto quanto possível, o contexto histórico das diferentes fases da actividade naval dos bárbaros em fontes literárias, das provas arqueológicas retiradas de fortificações, de colecções de moedas, da destruição das camadas geomórficas e alterações do nível do mar e da análise do pensamento estratégico e tático que suportava os sistemas de defesa costeira dos Romanos e dos Carolíngios...” que, na sua opinião, foi “most rewarding”.

Apoiado nas descobertas da Arqueologia Naval no Norte da Europa, nomeadamente nos barcos de Sutton Hoo, nos três de Nydam Moss (um grande de carvalho, um mais pequeno de pinho e uma embarcação ligeira) e no navio de Kongsgårde mas, acima de tudo, na exaustiva leitura de trabalhos anteriormente publicados e das fontes medievais primárias e secundárias pertinentes, que formam uma extensíssima Bibliografia, onde procurou cuidadosamente as referências directa ou indirectamente relacionadas com as actividades marítimas destes povos, Haywood pôde retirar duas importantes conclusões que interessam sobremaneira ao nosso estudo:

Primeira – Está ferida de incongruência a teoria, até agora aceite, que estes navios medievais tinham uma quilha demasiado fraca para poderem sofrer mastro e vela. O autor diz que: “...We know now that such ships **did not rely primarily on their keels for longitudinal strength but on their hull planks and internal strengthening frames...**”⁵⁷ o que, como veremos, é uma característica dos barcos tradicionais portugueses.

Segunda – “...Archaeological evidence of Frankish shipbuilding techniques is, unfortunately, entirely lacking but it is suggested, on the basis of similarities between Celtic ships of the Roman period from the Rhine and the Low Countries and later medieval ships from the same area, such as the cog, **that the Franks may have built ships by Celtic methods rather than in the clinker-building tradition** favoured by the Anglo-Saxons and the Scandinavians. It is my belief that Frankish warships may have shared many of the characteristics of the late Roman-Mainz type-A warships which were also strongly influenced by Celtic shipbuilding traditions...”⁵⁸

Aceites estas duas conclusões em face do exposto na obra citada, e tendo em conta todos os argumentos que até aqui apresentámos, não será ilícito ter em conta que ambas as influências recebidas pelos Francos, quer dos Romanos quer dos Celtas, também se teriam feito sentir na orla marítima da Ibéria, nomeadamente nos territórios de onde se viria a constituir Portugal – porque muitos dos Celtas invasores ficaram por cá, nas Províncias do Norte e os Romanos ocuparam todo o território durante quatro séculos.

⁵⁶ Idem p.13.

⁵⁷ Idem., p. 181.

⁵⁸ Idem, p. 182.

Ou seja, este trabalho de Haywood vem confirmar as conclusões de Johnston em relação às tradições celtas de construção naval que encontrou no nosso país, e tende a fortalecer a prova que os habitantes da orla costeira da Ibéria sabiam construir navios e navegá-los, no Atlântico, pelo menos muito antes da chegada dos Godos.

No princípio do séc. XII, sob a influência dos ensinamentos recolhidos dos mestres e carpinteiros Genoveses, Pisanos e Arlesianos, contratados pelo Bispo Gelmirez, de Santiago de Compostela, como veremos adiante, teria sido introduzido no Noroeste da Península Ibérica o método de construção naval mediterrânico da ossada primeiro e costado depois, tendo sido construídos barcos próprios para a guerra, mas cujo método de construção e morfologia seriam facilmente adaptáveis a barcos mercantes.

O normal desenvolvimento deste tipo de barcos, dos quais alguns já poderiam ser construídos com uma técnica mista de quilha e rodas primeiro, costado depois e finalmente a colocação e fixação de cavernas e braços, como foi recentemente demonstrado por um achado arqueológico na Holanda⁵⁹ (ver Fig. 69) e é confirmado por evidência iconográfica (Fig. 70).⁶⁰



Fig. 69 – Construção mista, com assentamento inicial da quilha, rodas e tabuado do costado, e só depois as cavernas, como está demonstrado na Holanda.

⁵⁹ Como se pode distinguir perfeitamente, estes operários estão a construir um barco pelo método misto que acabamos de descrever. Estão montadas as rodas de proa e popa sobre a quilha, está assente o tabuado do fundo e só agora, a começar pela tábuia extrema do fundo, é que estão a pregar o tabuado do costado. Julgamos que desta pintura, que já tem sido apresentada em várias obras, ainda não tinha sido retirada a ilação que aqui propomos. Nesta construção foi utilizado o pinho bravo, espécie mais abundante no litoral. Para nascente, era preferido o carvalho e o castanho na construção dos mesmos tipos de barcos, tal como faziam os Celtas no Norte da Europa.

⁶⁰ Aleydes Maria P. A. Van De Mortel, *A Cog-like Vessel from the Netherlands*, Tese apresentada ao Graduate School of the Texas A&M University, para obtenção do grau de MA, 1987. Como se vê na figura, esta tese fica agora documentada pela pintura do Mestre de Gouda.

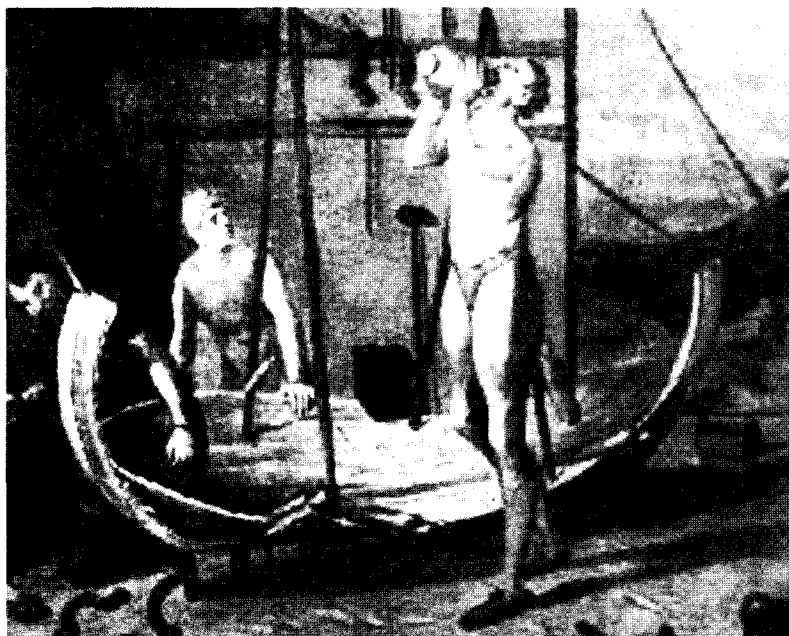


Fig. 70 – Detalhe de uma pintura Holandesa do Mestre de Gouda, 1565.

Não acreditamos que nesta altura tenha sido introduzida na Península Ibérica a técnica do “carvel-built”, porque essa já seria do muito anterior conhecimento dos Celtas; mas propomos firmemente que após a introdução do novo sistema de se começar pelo assentamento da quilha, roda de proa e cadaste, e já com o conhecimento da técnica mediterrânica por “traças”, ainda se tivesse seguido um período, talvez largo, em que a construção naval ainda utilizaria os três métodos de construção: o tradicional Celta, que se manteve na região do Grande Porto, e continuaria a ser preferencial para a construção de barcos de pesca e pequena navegação costeira, e isto tendo em atenção a forma “fácil” como se fazia a construção do Rabelo, como já vimos e voltaremos a ver em pormenor; o da técnica mista, que permitiria a utilização do leme de cadaste, substituindo os tradicionais lemes de espadela; e a técnica Mediterrânica por traças, com o fabrico completo da ossada e costado depois, que teria sido utilizada na construção dos Dromones de que falámos acima. Pelos dados recolhidos das fontes literárias e algumas (poucas) iconográficas, já se pode dizer que por meados do século XII, a marinha portuguesa acompanhando as crescentes necessidades da economia nacional, já estaria equipada com frotas de pesca, mercante e de guerra e teria sido suficiente, em qualidade e em número até ao tempo de D. Afonso IV, quando se começam as tentativas de expansão para as Canárias, se ganha a experiência de navegar em outras latitudes para sul, e se visitam outros mares com diversas condições atmosféricas; aqui, forçosamente que se devia ter reconhecido que os navios utilizados até esta altura, Dromones e Naus, não seriam os mais adequados para permitir o fácil regresso daquelas latitudes.

As Cogas do Norte da Europa

No século XII, como veremos adiante, os Portugueses chamavam Barcas às Cogas do Norte da Europa, que os cruzados utilizavam para o seu transporte para a Palestina.

Ora tanto quanto se pode deduzir de vários textos coevos e seguindo as opiniões de alguns bem conhecidos arqueólogos navais, no século XII as Cogas também eram construídas pelo método de construção Celta que temos vindo a descrever.

J. Bill ⁶¹ define as primeiras cogas como “...*As Cogas definem-se como sendo construídas com um fundo de tabuado unido à face, que se transforma em tabuado sobreposto da popa à proa. O costado do navio é inteiramente construído com tábuas sobrepostas...*”.

Ou seja, eram navios de fundo chato, em que as tábuas extremas do tabuado do fundo, unido à face por travessões, eram galivadas com uma certa inclinação para nela, e nas rodas de proa e popa (aqui direitas e não arredondadas), se pregar a tábua do encolamento, a que se seguiriam, sobrepostas, o resto das tábuas que formavam o costado.

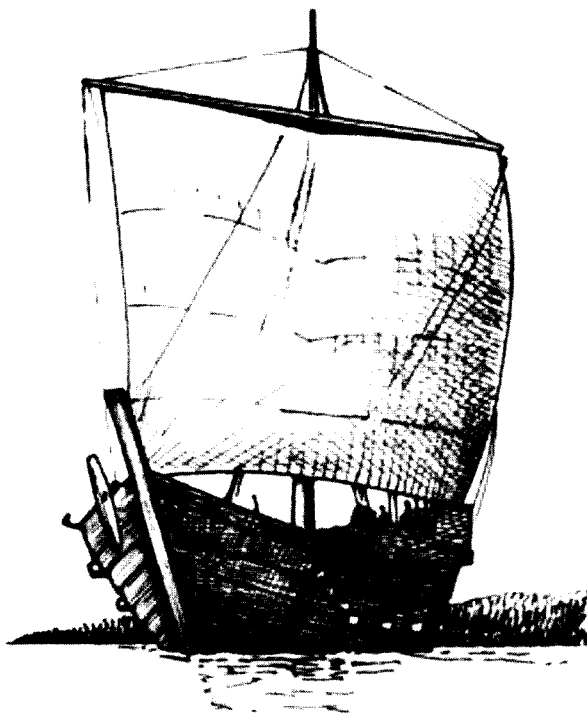


Fig. 71 – Interpretação artística de uma Coga, ca. 1190.

⁶¹ Citado por Dana Cushing, *New Information about Cogs and Medieval Naval Logistics from a Eyewitness Crusade Chronicle, De itinere Navali*, Avista Forum Journal, Volume 20, nº 1-2, Fall 2010, J. Bill, *The Cargo Vessels*, (Bergren et al., Eds.) *Cogs, Cargoes and Commerce: Maritime Trade in Northern Europe. 1150-1500*, Toronto, 2002 e ainda R. W. Unger, *The ship in the medieval Economy, 600-1600*, Montreal, 1980.

Exatamente a forma de construção do Rabelo, como vimos.

Para ainda atestar o que atrás dissemos sobre a facilidade de construção de navios de maior ou menor porte, seguindo este método de construção, segundo as notas do Lübecker Zollroll de 1227, as cogas dividiam-se em três classes:

Menos de 5 *lasten* (10 ton), de 5 a 12 *lasten* (10 a 24 ton) e acima de 12 *lasten* (mais de 24 ton);

Para cerca de 130 anos mais tarde (1358) se dividirem apenas em duas: abaixo de 60 *lasten* (menos de 120 ton), acima de 60 *lasten* (mais de 120 ton).

Conforme dissemos atrás, a partir do séc. XIV a Coga teria sofrido transformações no método de construção, e parece ter havido dois métodos – um com a aplicação da quilha e rodas e depois, seguindo a antiga tradição, a partir das formas do fundo, o tabuado sobreposto do forro; outro, já uma adaptação do método mediterrânico de esqueleto primeiro e tabuado à face. A partir de cerca de 1400, a Coga sofre ainda outra evolução: cresce em dimensões e capacidade de carga, desenvolve novo aparelho e vem a dar origem à Urca, que a partir do século XV assume maiores proporções e chega a ter três mastros.

Julgamos que a partir destes dados, se pode aplicar o seguinte silogismo:

Se a construção das Cogas era semelhante à construção de navios e embarcações portuguesas do séc. XII; se no século XII em Portugal existiam Barcas; se no séc. XII as Barcas Galegas e Bascas eram semelhantes às Barcas portuguesas; se no século XII e em Portugal, por semelhança, se chamavam Barcas às Cogas do Norte da Europa; então as Barcas portuguesas do séc. XII, as Barcas Galegas e Bascas e as Cogas do Norte da Europa, eram semelhantes entre si, quer no método de construção e forma do casco, quer no aparelho.

2ª PARTE

O NASCIMENTO DA MARINHA DE GUERRA PORTUGUESA

Capítulo I

A revolução naval no século XII

A necessidade de uma Marinha de Guerra

Em qualquer país, em qualquer parte do Mundo, uma Marinha de Guerra (já que as mercante e de pesca nascem espontaneamente entre os povos ribeirinhos), não se faz de um dia para o outro.

Para a criar, é necessário:

Em primeiro lugar, que se reconheça a sua premente necessidade, seja com que intuito for;

Em segundo lugar, que o poder instituído se interesse pelo problema e que disponha de vultosas verbas para nele aplicar;

Em terceiro lugar, é necessário que existam: construtores e carpinteiros navais qualificados para os fins em vista, locais para a construção, disponibilidade das matérias primas, locais de armazenagem, ferramentas e equipamentos, fundições, tecelagens e cordoarias, etc.;

Em quarto lugar, que existam homens treinados, quer na arte da manobra e navegação, quer na arte da guerra do mar;

Em quinto e último lugar, para não alongar demasiado, que existam os homens treinados e capazes de manter todo este complexo de actividades em laboração, conforme requerido, sem falhas de fornecimentos nem falta do pessoal necessário.

Se tivermos em consideração o que se sabe acerca da construção dos Dromones que Gelmirez, aliciando construtores estrangeiros, mandou construir no Padrão, como de seguida veremos, iremos verificar que estas condições estavam cumpridas:

Em relação ao primeiro ponto, os barcos aptos para a guerra eram necessários para a defesa da costa galega e minhota, constantemente assoladas por Vikings e piratas árabes e, esporadicamente, levar a guerra às bases navais dos inimigos;

Em relação ao segundo, como o poder político não se interessava pelo problema, surgiu o poder religioso que aplicou as influências e os meios financeiros necessários: apenas se sabe que os dois primeiros Dromones foram construídos “*com enormes expensas*”, mas também que na construção do terceiro gastou o Bispo nele

sessenta marcos de prata. Para fazermos uma ideia do custo deste navio, façamos um pequeno exercício: de acordo com o estudo de Luís Seabra Lopes⁶², nesta altura o marco luso-castelhano tinha 229,5 gramas, e como o arrátel era o dobro do marco, o arrátel teria 459 gramas.

Assim, sessenta marcos de prata seria o peso de 30 arráteis, ou cerca de 13,770 quilos de prata.

Se os outros três navios tivessem custado verbas semelhantes, o total para os quatro, e só quatro navios, teria somado 54,080 quilos de prata. O que certamente constituía uma avultada quantia para o tempo, e demonstra à saciedade que não seria um qualquer particular que poderia investir tais somas em navios que apenas serviam para a guerra, que tinham vultosos custos de manutenção e operação e não tinham grande capacidade de carga, pelo que só dariam algum retorno quando conseguissem presas, se, na guerra, não sofressem qualquer infortúnio. O apodrecimento dos 3 primeiros dromones construídos por Gelmirez, porque a população de Iria e do Padrão não aguentariam os seus custos de manutenção e operação, é uma prova disto mesmo.

Em relação ao terceiro, alguns dos meios necessários já existiriam, porque as gentes da Galiza já construíam navios mercantes, de transporte e para a pesca; talvez tivesse sido necessário explorar novas florestas para a madeira, contratar tecelões para as velas (agora de maiores dimensões), cordoeiros para os cabos (mais compridos e de maior bitola), organizar as hierarquias e atribuir-lhes responsabilidades, dificuldades que o prestígio do Bispo certamente bem tornearia.

No que diz respeito ao quarto ponto, marinheiros e soldados desde sempre que tinham existido na Galiza;⁶³ basta pensar na dificuldade que os romanos tiveram para subjugar os territórios além do Douro.

Admitindo que os marinheiros não estariam treinados para manobrar as grandes velas e os próprios navios, de dimensões exageradas em relação aos que antes conheciam e tripulavam, teremos que pensar que teriam necessitado de algum treino; que os soldados não estivessem habituados a lutar se não em pequenos barcos a remos, em que simultaneamente tinham que remar e lutar (e o próprio texto da *História Compostelana* descreve esta situação), também é muito provável, mas como quer o construtor Eugério ou Ougério, quer o jovem Frixón, ou Fuxón, eram também navegadores e ao que parece, guerreiros, tudo se resolveu de acordo com as necessidades.

⁶²Luís Seabra Lopes, *Sistemas legais de medidas de peso e capacidade, do Condado Portucalense ao século XVI*, Potugália, in <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/3876.pdf>.

⁶³Naquele tempo, existiam umas naves chamadas “Liburnias”, que Emma Falque Rey, nas notas da *Historia Compostelana* define como “...nave ligera. Era um barco liviano, veloz e muy maniobrable, ideal para la persecución de piratas o para comunicaciones rápidas...” Hist. Compost., Op. Cit., nota 186, p. 344. Mas Sto. Isidoro, *op. cit.* Liber XIX, 20 diz que “*Liburnae dictae a Lybis; naves enim sunt negotiarum. De qualibus Horatius*” (Epod., 1, 1) são os Paros, no entender de Sto Isidoro, que “*navigium piratorum aptum, et ex his ita vocatum*” Cícero (Mar. 3).

Em relação ao quinto e último ponto, temos que ter em consideração que os construtores teriam cumprido o seu contrato com o lançamento à água do segundo Dromon, ficando sem trabalho e até talvez regressado às suas terras (embora seja muito possível que alguns tivessem ficado atraídos por bons salários e falta de concorrência), mas nos ajudantes de que teriam necessitado, teriam deixado a herança dos seus conhecimentos.

A técnica e os métodos de construção naval mediterrânica que estes carpinteiros de ribeira trouxeram ao Noroeste da Península criou raízes e floresceu, permitindo que os futuros mestres de ribeira portugueses e asturianos viessem a construir navios mercantes adequados para a navegação de longo curso, e de guerra, capazes de enfrentar as frota dos assaltantes árabes.

A chegada de Mestres de Ribeira Italianos

Seja como for, o que é facto é que a ausência da pequena nobreza da Galiza e do Minho, mais interessada na sua presença na Corte de Leão, do que na defesa marítima dos seus domínios, não assegurava a propriedade nem a vida das suas gentes estabelecidas no litoral.

Por isso, coube ao Bispo Gelmirez, de Santiago de Compostela, tomar a iniciativa dessa defesa. Servindo-se dos seus conhecimentos e relações com outros bispos da Igreja, mandou enviados seus a Génova, Pisa e Arles e conseguiu que uma equipa de mestres e carpinteiros de ribeira se deslocassem à Galiza, bem pagos, para lhe construir dois navios de guerra.

Vejamos o que nos conta a *Historia Compostelana*:⁶⁴

1ª Citação:

“...3. Así pues, confiado el obispo en la infinita providencia de Dios y compadeciéndose del cautiverio de los cristianos envió a sus mensajeros a Pisa y a Génova. Pues había allí los mejores constructores de naves y marinos muy expertos que no quedaban a la zaga de Palinuro, el piloto de Eneas. A los cuales animaron los referidos mensajeros con la promesa de numerosos regalos y les persuadieron para que vinieran a Galicia a construir naves. Y sin demora, los constructores de las naves vinieron de la ciudad de Génova a Compostela, se presentaron ante el obispo y llegaron a un acuerdo con él para construirle dos naves, a un precio determinado de antemano. Puede calcularse por la utilidad del asunto cuánto gozo y cuánta alegría tuvieron los habitantes de las zonas

⁶⁴ Vamos seguir a *Historia Compostelana*, Introducción, traducción notas e índices da Emma Falque, Ediciones Akal, Madrid, 1994. Este trecho encontra-se na p. 246.

marítimas e incluso todos los gallegos, pues se alegraban de la libertad y protección de la patria. Pues ¿de qué modo podría impedirseles a los sarracenos, que ventan con multitud de naves, que saquearan Galicia y que hicieran prisioneros si no haciéndoles frente con una batalla naval?

Así pues, los irienses, una vez construidas con gran gasto dos naves que el vulgo llama «galeras», y después de llamar para que les ayudara a otro Palinuro, es decir, al constructor de las naves de nombre Ougerio, siguiendo el mandato y consejo del obispo marchan a darles su merecido a los sarracenos. ¿Qué más? Doscientos hombres, preparados para el mar y la guerra, atacan con sus barcos de vela la tierra de los ismaelitas. Devuelven a los ismaelitas lo equivalente y más por los daños y ultrajes recibidos en otro tiempo: incendian las casas y las mieses en las eras (pues era el tiempo de la siega), cortan los árboles, las viñas, y su espada no perdona desde el mayor al más pequeño; tampoco se avergüenzan de quemar y derruir sus templos y de hacer en ellos cosas indignas de ser relatadas. Toman, destruyen, queman sus naves de carga y de vela, acostumbradas a llevar cautivos cristianos. Finalmente, saciada su espada y cargadas sus naves de oro, plata y despojos, vuelven a su tierra con gozo cantando alabanzas a Dios y a Santiago...”

Isto foi em 1115 e nesta altura o Bispo tinha inteira razão quanto aos Pisanos e Genoveses: os navios de guerra de Pisa e Génova (nações hegemónicas na marinha mediterrânica até aos princípios do século XIII) ainda eram os Dromones, grandes navios de concepção Bizantina, de construção de ossada primeiro e costado depois (exactamente ao contrário da prática celta), **armados de forte esporão metálico à proa, arvorando um ou dois mastros latinos (conforme as dimensões), mas em acções bélicas vogando com grande número de remos e que necessitavam de tripulações que chegavam a atingir os duzentos e cinquenta homens.**

Para não ficarem dúvidas que estes navios, apelidados galeras (por semelhança com os navios romanos), que viriam a ter o nome de galleas, ou gallias entre nós (como diz a *Historia Compostelana*), não tinham nada que ver com as muito posteriores “Galés”, aqui deixamos na Fig.1 uma interpretação das formas de um grande Dromone do séc. IX, da autoria de Ekkehard Eickhoff⁶⁵ e uma outra de um Dromone mais pequeno, de autor que desconhecemos (Fig. 2).

⁶⁵ Ekkehard Eickhoff, *Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland, bid zum Aufstige Pisas und Genuas, 650-1040*, Aarbrücken, 1955, por cortesia do Dr. F. V. Castro, da Texas A&M University.

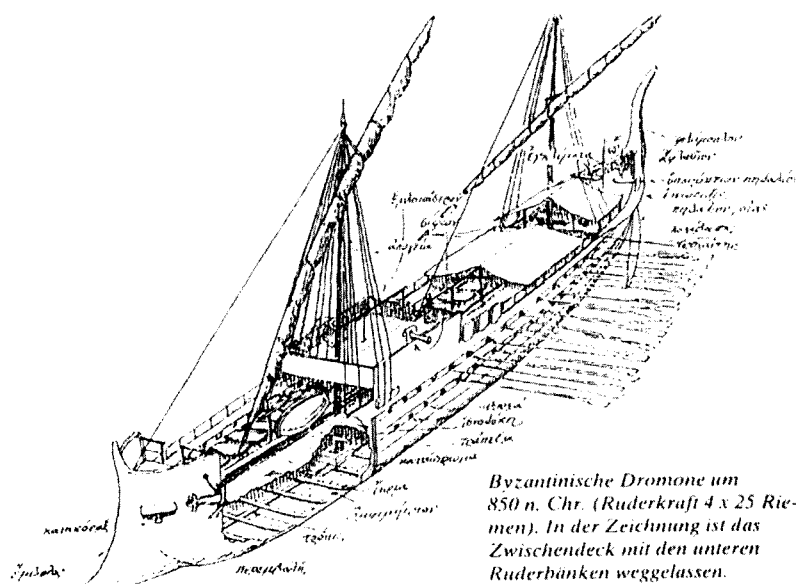


Fig. 1 – Desenho de Eickhoff, representado um Dromon bizantino do séc. IX.

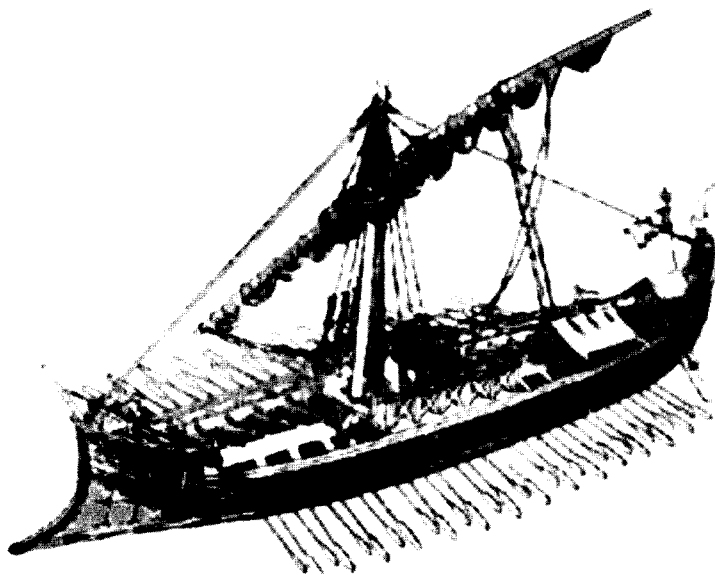


Fig. 2 – Dromon pequeno, ou talvez um Osiakos ou Pánfilos. Note-se que a configuração geral deste aproxima-se muito daquela que seria de esperar dos navios mandados fazer por Gelmirez, já que para uma tripulação de cem homens, necessita de cinquenta remeiros; os outros cinquenta seriam proeiros e soldados.

A prova final e inquestionável de que os navios que o Arcebispo mandou construir eram deste tipo, encontra-se transcrita da *Historia Compostelana*, Capítulo 21, por Lixa Filgueiras⁶⁶ mas este autor não conseguiu retirar do texto todas as informações que ele contém, como veremos adiante.

Seguindo de novo a edição atrás referida, cerca de 1119⁶⁷ já os Árabes voltavam a assediar as costas da Galiza:

2ª Citação:

“...43. Yo ciertamente iría muy a gusto a presentarme ante el papa Gelasio, que es amigo de nuestra iglesia y amigo nuestro, y creo que conseguiría de él el arzobispado para nuestra iglesia, pero el camino me está cerrado por una y otra parte. Pues por aquí los piratas ismaelitas asedian nuestro mar Océano con no menos de veinte naves, y por allí a causa de las guerras y las perturbaciones del reino de España de ningún modo está abierto el camino por tierra. Además de esto, Alfonso, el rey de Aragón es enemigo de nuestra iglesia y de nosotros y no nos da permiso para pasar através de su reino. Por lo cual tenemos que decidir a quiénes de nuestros canónigos acordamos enviar al papa Gelasio ocultamente y con aspecto de peregrinos...”

Mais adiante, a *Historia Compostelana* ao relatar uma outra vitória naval que os Irienses conseguiram sobre os Árabes, volta a contar como é que Gelmírez mandou construir os Dromones, acrescentando alguns pormenores. Este trecho, pelo seu contexto, está relacionado com aquele que acabámos de transcrever:

3ª Citação:

“...Por esta causa desde mediados de abril hasta mediados de noviembre las costas gallegas estaban desiertas y devastadas. ¡Tanto las frecuentaba la audacia de los sarracenos! Por ello el mencionado arzobispo de Santiago y legado de la santa iglesia romana, conmovido por dolor propio de un padre, puesto que no había en tierras de Galicia hombres diestros en el arte de la navegación, había enviado a sus mensajeros a Arles, Génova y Pisa, para que hicieran venir desde allí constructores de naves muy expertos. ¿Qué más? Un genovés, de nombre Augerio, muy experto constructor de naves, hizo en Iria dos barcos de los que vulgarmente se llaman «galeras», en cuya construcción el arzobispo gastó mucho dinero e hizo muchos gastos. Y así, ese mismo año en que fueron construidas, los irienses, por orden y consejo del arzobispo, embarcaron armados en las naves acompañados de su patrón, el mencionado Ougerio, se dirigieron a tierra

⁶⁶ Octávio Lixa Filgueiras, “Gelmírez e a reconversão da construção naval tradicional do NW (séculos XI-XII) seus prováveis reflexos na época dos Descobrimentos”, in, *Actas, Congreso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, 5 Vols. Universidade do Porto, Porto, 1989, Vol. II, pp. 539-576, Apêndice, p.569.

⁶⁷ O texto não indica datas, mas como toda a acção se dirige a enviar mensageiros ao Papa Gelásio II, que teve um breve e atormentado papado de 1118 a 1119, parece-nos lógico atribuir esta data aos acontecimentos relatados.

de los sarracenos y en represalia mataron, hicieron prisioneros, incendiaron, talaron. Finalmente, después de capturar algunas naves de los sarracenos, destruirlas y quemarlas, y llevarse consigo otras, cargaron oro, plata, cautivos, ropas en abundancia y regresaron a su tierra. Desde entonces los ismaelitas no se atrevían a atacar la provincia de Santiago si no con un gran número de naves.

Pero finalmente, en cierto momento los sarracenos de Sevilla y de Lisboa con veinte naves atacaron la provincia de Santiago y confiados en su gran número devastaron todos los alrededores. Pero hicieron cautivos a pocos hombres, pues algunos habían huido a la montaña. Finalmente, después de regresar los demás a su tierra, se habían quedado cuatro naves, y se detuvieron aquí en las islas, es decir, en Ons, Sálvora y Flammia. Cuando tuvo noticia de ello el arzobispo de la sede de Compostela y legado de la santa iglesia romana se dirigió rápidamente a Iria, convocó a los irienses, les mandó y les aconsejó que prepararan las naves del arzobispo y las suyas y fueran a atacar a los sarracenos. Animó también a sus caballeros a que junto con los irienses midieran sus fuerzas contra los sarraceno.

Entonces los irienses, preparadas las naves, se dirigen a alta mar y buscan por todas partes alrededor de las islas las naves de los ismaelitas. Cuando las encontraron más acá del castillo de Puente Sampayo, pues habían atracado y transportaban a las naves los pertrechos, como atardecía ya, para que no se les escapasen de noche, ocuparon vigilantes las entradas de la ría.

Y al amanecer, los irienses, todos a una excitados y preparados para la guerra, atacan en orden de combate las naves de los sarracenos. Cuando éstos los vieron venir desde lejos en rápida carrera, se echan sobre los remos, corren a las armas y sin vacilar se preparan para luchar. Pero los irienses, por su condición de atacantes, se precipitan con más audacia sobre los agarenos, con **un violento asalto hieren con los espolones de hierro de sus naves las naves de los gentiles**, las dañan, las dispersan y **con el impulso del propio choque saltan a sus naves**. Matan a unos, arrojan al mar a otros, y se compadecen de otros haciéndolos prisioneros. Y los ismaelitas, unos intentaban pelear, otros remar, otros huir a nado. Entretanto una nave de los sarracenos, más veloz que las otras, se escapa de las propias manos de los irienses y así huye; pero las otras tres fueron retenidas por los cristianos.

Allí mismo fueron muertos dieciséis sarracenos, fueron hechos prisioneros noventa y ocho, además de las armas y el botín, y los cristianos, que eran llevados cautivos por los sarracenos, fueron liberados. Finalmente los irienses regresaron gozosos a su tierra con las tres naves apresadas, con los cautivos ismaelitas y con una muchedumbre de despojos. De todo esto entregaron la quinta parte al mencionado arzobispo y legado de la santa iglesia romana, como a señor suyo, por lo que le debían por la propiedad de las naves. ¡Ojalá otros y otros sarracenos vengan con frecuencia con tal augurio a hacer prisioneros a los cristianos, para que, lo que solían hacer con los cristianos, se vuelva ya contra los agarenos!...”

Daqui retiramos que cerca de 1119:

- ainda os Irienses tinham as duas Galeras iniciais operativas;
- que já tinham adquirido conhecimentos da exclusiva tática de guerra destes navios, servindo-se dos esporões de ferro e aproveitando o impulso do choque para saltarem à abordagem;
- e que ficaram de posse, pelo menos, de mais três navios árabes semelhantes, armados em guerra, embora que mais pequenos.⁶⁸

Mais adiante na mesma *Historia Compostelana*, relata-se a construção de um terceiro Dromon, que Lixa Filgueira também transcreveu de uma anterior edição, o que justifica algumas diferenças que se podem notar entre os dois textos:⁶⁹

4ª Citação:

“...Después de alcanzar el arzobispado, viendo el arzobispo que la guerra de los amorreos causaba anualmente muchos daños en las costas de su tierra tomó una determinación prudente y muy útil para exaltación de los cristianos y humillación de los sarracenos. Pues mandó construir con gran gasto una birreme, que se llama vulgarmente «galera», y una vez construida la entregó a un joven llamado Frixón, oriundo de la ciudad de Pisa, de buenas costumbres y muy experto en artes náuticas, para que navegando con ella se dirigiera contra la tierra de los amorreos. Y así el mencionado joven, tras recibir la galera y prometer fidelidad al señor arzobispo, empezó a atacar por mar la tierra de los sarracenos y trajo de allí, con la ayuda de la divina gracia muchos despojos y un gran botín con cautivos.

Y de esta manera por consejo y providencia del señor arzobispo la región marítima, que había sido saqueada y devastada cada año anteriormente por los sarracenos, permaneció completamente segura y los sarracenos, que habían sido anualmente piratas y saqueadores de esta tierra se convirtieron por la gracia de Dios en botín de los cristianos.

También en tiempos de su episcopado hizo construir dos galeras con la misma intención. Pero por culpa y negligencia de los de Padrón, a quienes fueron encomendadas por él para guardarlas, fueron destruidas y desguazadas, aunque antes de ser destruidas, produjeron grandes daños a los amorreos. Y a los cristianos procuraron muchos bienes...”

Mas também no trabalho e transcrição, de Lixa Filgueiras, citado, Capítulo 103, p. 566, diz-se, referindo-se às duas naves:

*“...Qué más? **Doscientos hombres** expeditos en asuntos de marina y de guerra, **invaden con curso velero** las costas de los ismaelitas y sus tierras...”*

⁶⁸ Repare-se que as tripulações dos três navios apresados aos Árabes somam apenas 115 homens, uma média de 35 tripulantes por navio, o que sem dúvida os define como piratas particulares, que utilizavam navios mais pequenos do que os militares. Deste facto, explica-se o sucesso das incursões dos Irienses nos portos e povoações árabes – os seus Dromones eram mais possantes que os navios dos particulares árabes, e podiam levar maior número de tripulantes e soldados.

⁶⁹ *Historia Compostelana*, op. cit., pp. 449-450.

Da primeira citação, em parte repetida na terceira, podemos retirar que:

- ambos os trechos relatam a construção dos dois primeiros Dromones por porto de origem;
- as galeras (galias, dromones) estavam equipadas com um “esporão férreo”, à proa, arma que as muito mais baixas e frágeis “galés” não aguentavam e nunca tiveram. Fica provado, sem qualquer dúvida, que os navios de Gelmirez eram Dromones; “galeras”, como se chamava a semelhantes navios dos romanos;
- em resultado dos ataques dos Irienses a portos árabes a sul, iam acrescentando à sua frota os navios árabes apresados;
- os homens de Iria já tinham aprendido a tradicional manobra de ataque destes navios;
- os Dromones construídos em 1115, ainda estavam operativos em 1119;
- os barcos árabes eram relativamente pequenos, com tripulações à roda de trinta e cinco homens e que, por isso mesmo, eram obrigados a atacar em grandes frotas.

Da quarta citação aprendemos que:

- em 1124, mais ou menos a data a que este trecho se refere, já os dois Dromones iniciais tinham sido consumidos pela incúria dos habitantes do Padrão, a quem a conservação e manutenção dos navios tinha sido incumbida pelo arcebispo;
- que o Arcebispo teve que mandar construir uma birreme, a que se chama vulgarmente galera (e não cita por quem, o que talvez queira dizer que alguns dos carpinteiros estrangeiros ainda por lá estivessem), e que depois de construída a entregou ao comando de um jovem pisano chamado Frixón (Filgueiras apelida-o de Fuxón, talvez por errada leitura da edição que consultou), que provavelmente também teria sido o encarregado da sua construção;
- este novo Dromon continuou a prestar bons serviços, sob o comando do jovem pisano.

Também ficámos a saber que:

- cada galera tinha tripulações de, pelo menos, cem homens;
- o percurso entre a Galiza e os alvos árabes era percorrido navegando à vela.

Mas na *España Sagrada*,⁷⁰ Tomo XIX, que também refere os navios construídos em 1115 e 1124, Florez acrescenta a construção de uma quarta galera em 1132, de que Lixa Filgueiras não tomou conhecimento:

⁷⁰ P Henrique Florez, *España Sagrada*, Tomo XIX, Antonio Marin, Madrid, 1765, Digitized by Google.

5ª Citação:

“...Aquellas Galeras, que con tantas expensas, pero mayor zelo, hizo construir el Arzobispo, se habian ya acabado. Las costas de Galicia eran asaltadas por los moros con notables perjuicios de los habitantes: pero volviendo el Prelado a traer maestros con grandes sueldos, labraran otra mejor, que bien armada de gente, contuvo el orgullo de los barbaros, cobrandose de los daños recibidos por los que los causaran, pues volvian cargados de despojos, en que el Prelado resarcia gran parte de sus gastos. Esto fué en el año de 1132...”

Ou seja, dos três diferentes actos de construção de galeras, conduzidos pelo Bispo Gelmirez, com um espaço entre si de 9 e mais 8 anos num total de 17 anos, pode concluir-se que:

- a) Os Irienses, “...que antes não conheciam mais que barcos de pesca e de transporte...”,⁷¹ não eram muito dados à utilização permanente dos meios navais que o Bispo pôs à sua disposição. Não se teriam envolvido em muitas aventuras de represália e, por duas vezes, deixaram que os navios apodrecessem;
- b) O que de modo algum quer dizer que os conhecimentos da construção destes navios não se tivesse espalhado pelo Noroeste da Península, quer para Leste, quer para Sul. O que não havia, era alguém que os mandasse construir.

Tenhamos em mente que Ramón Bonifaz, um rico armador das Astúrias de meados do século XIII, tinha uma boa frota de navios de vela e que com aqueles que foram construídos a expensas do Rei, formou uma forte frota, com Dromones e outros tipos de navios com que viria a ajudar Fernando III de Castela a conquistar Sevilha.

E quem tinha posses para comprar uma habitação, em Burgos, conjuntamente com um primo, por mais de 6.000 maravedís,⁷² certamente que bem poderia mandar construir bons navios e tinha-os.

Depois de conhecer pessoalmente o Rei em Burgos, e para atender o seu pedido, em 1247:

*“...Bonifaz entregó las reales cartas a los consejeros de las provincias del norte y ellas tuvieron de estimular la emulación entre navieros y navegantes, especialmente en las Cuatro Villas de la Costa (Laredo, Castro Urdiales, Santander y San Vicente de la Barquera). Una vez constituida su armada se puso rumbo al sur, reforzándola a su paso por Galicia con nuevos buques y tripulantes. Llegó a reunir una flota de 13 naves de vela, además de 5 galeras que se habían construido ex profeso a expensas de la Corona en los astilleros de Santander a lo largo del año de 1247...”*⁷³

⁷¹ Idem, p. 249.

⁷² *Documentación del Monasterio de las Huelgas de Burgos*, edit. José Manuel Lizoáin Garrido, IN Fuentes Medievales Castellano-Leonesas, Vol. 30, Burgos, 1985, pp. 334-36.

⁷³ es.wikipedia.org/wiki/Ramón_de_Bonifaz, 2009.

Capítulo II

O nascimento da Marinha de Guerra Portuguesa

A infundamentada tese que circula nas nossas Histórias

Tem-se escrito inúmeras vezes, sem nunca se ter consubstanciado a afirmação, que teria sido o Almirante Pessanha, genovês contratado por D. Dinis, quem teria desenvolvido e organizado a Marinha Portuguesa, o que implica desde logo que ela, em 1317, nem estaria desenvolvida nem organizada.

Ora como no reinado de D. Afonso III, até 1278, quando este entrega os negócios do reino a D. Dinis, se registou a utilização de grande quantidade de “galés” e navios grossos, embora que em número não especificado, e um incremento das marinhas mercante e de pesca, talvez os autores de tais afirmações queiram sugerir que nos primeiros 39 anos do reinado de D. Dinis, a incúria e a incapacidade deste Rei, cognominado *O Lavrador*, teriam deixado apodrecer os muitos navios que D. Afonso III lhe teria deixado, e permitido a desagregação das estruturas e hierarquias que já vinham do tempo de D. Afonso Henriques.

Hipóteses que não se atrevem a subscrever porque seria ir longe demais.

Como dissemos atrás, este tipo de afirmações, que infelizmente neste país acabam por pegar, só podem ser feitos por quem não lê, logo não sabe, e por quem não raciocina.

Quando se diz que a Marinha de guerra portuguesa:

- Não existia antes do Sr. Pessanha;
- Ou se confundia com a Marinha Mercante;
- Ou que não estava organizada;
- Ou que não tinha os efectivos necessários para a defesa da costa.

Fazem-se estas afirmações com que base, com que comparações no espaço e no tempo, com que documentos de apoio ou dados positivos que a permitam fazer?⁷⁴

Já demonstrámos acima que a existência de uma Marinha de Guerra, seja em que parte for do mundo e seja em que período histórico fôr, tem que assentar em determinados requisitos.

E o exemplo está aqui, neste país, hoje; sem saber o que fazer a curto prazo, sem planos para o médio prazo, sem futuro a longo prazo, metido no “lixo das agências de *rating*” sem apelo nem agravo, quem é que em Portugal se interessa por Marinha, seja ela qual seja?

⁷⁴ Ver *História da Marinha Portuguesa*, volume intitulado *Homens, Doutrinas e Organização, 1139-1414*, Coordenador Prof. Dr. Humberto Baquero Moreno, no Capítulo II, *A Transformação de Portugal em Potência Naval*, cuja autora foi Maria da Luz de Oliveira Barbosa Ferreira de Barros, editado pela Academia de Marinha, Lisboa, 1989.

Antecipando o afundamento da *Jangada de Pedra*, como eufemisticamente lhe chamou Saramago, endivida-se ainda mais o futuro do País com a compra de submarinos! Visto isto, duas perguntas se impõem:

1ª D. Afonso Henriques, nos primórdios da nacionalidade, disporia ou não de navios de guerra?

2ª Os outros países da Europa Atlântica, que mais tarde tiveram uma intervenção naval activa na História Mundial tinham, no século XII, uma Marinha Real, e como é que ela estava organizada?

Apoiados em muitas obras sobre o assunto, que citaremos, tentaremos responder a esta pergunta.

D. Afonso Henriques tinha navios de guerra!!!

Na *História Compostelana* menciona-se várias vezes os Irienses. Para que possamos fazer uma ideia de quem eram estes Irienses, as suas relações com Santiago de Compostela e o seu Bispo, e a sua localização em relação ao Padrão (Padrón) onde foram construídos os Dromones de Gelmirez, acrescentaremos que Padrón era uma vila da região da Corunha, situada no estuário do rio Ulla, próximo da vila de Iria Flavia (daqui o nome de Irienses dado aos seus habitantes), muito antigo e importante centro comercial daquela região.

Do Padrão ao Rio Minho, a distância é inferior a cem quilómetros. De Valença do Minho, ao Porto, a distância é de 124 quilómetros.

Mostramos o mapa (Fig. 3) para que se possam ver estas localizações, sendo que Padrón está referenciado com A.

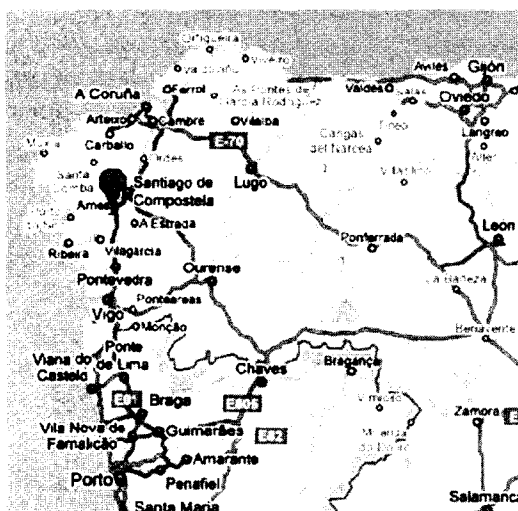


Fig. 3 – Mapa mostrando parte do Minho e da Galiza.

Lixa Filgueiras, no trabalho citado, também ele seguindo Alberto Sampaio, e estudando a *História Compostelana*, aflora estes problemas e entrevê a hipótese da construção destes Dromones ter vindo a beneficiar toda a construção naval portuguesa, com forte influência no desenvolvimento da marinha portuguesa.

E é esta hipótese que aqui iremos desenvolver. Vejamos:

Sampaio afirma que em 1121, já havia uma esquadilha de barcas no rio Minho⁷⁵ e sabe-se que os domínios de D. Teresa em 1122 chegavam à margem esquerda do Rio Letes, próximo de Pontevedra⁷⁶.

A afirmação de Sampaio acima citada julgamos basear-se no seguinte trecho da *História Compostelana*:

*“...Pues la reina de Portugal había atacado hacía tiempo Tuy y los alrededores y los había sometido a su poder. Ésta, cuando tuvo noticias de la llegada del arzobispo compostelano y de la reina y su ejército, tras reunir al punto el suyo, acampó en la otra orilla del Miño. Aquí estaba situado el ejército del arzobispo y de la reina, allí el de los portugueses. Entonces dijo el arzobispo: «Si se nos da la posibilidad de atacar al ejército de los portugueses, la victoria está en nuestras manos. Además el Miño separa a ambos ejércitos y para nuestros enemigos es como un muro. Por lo cual intenten los compostelanos y los irienses atravesar el río en sus naves y apresúrense a ocupar la isla, que está más próxima a los portugueses (pues había en medio del río una isla) y unos en barco y otros a nado atraviesen el río.» Este consejo ciertamente agradó a la reina y a sus príncipes. Y no hubo demora: los compostelanos y los irienses subieron a las naves con los soldados más escogidos, atacaron las naves de los portugueses que iban por el Miño y ocuparon la mencionada isla con audaz acometida.”*⁷⁷ Cuando los portugueses vieron esto, admirados de la audacia desenfrenada de los compostelanos, abandonaron el campamento y se dieron a la fuga. Entonces el ejército del arzobispo y de la reina atravesó el río, entraron en los límites de Portugal y se prepararon para el saqueo. ¿Qué más? Incendiaron, robaron y atacaron hostilmente la tierra de los enemigos...”

⁷⁵Alberto Sampaio, *op. cit.*, p.110. Note-se que até certa altura, barca era um nome geral que se aplicava a qualquer tipo de barco, grande ou pequeno. Como bem diz Armando de Mattos (*op. cit.*) nos documentos do século IX ao foral de Gaia do século XIII, vêm mencionados os rabelos como barcas. Portanto, nos documentos do princípio da nacionalidade, a menção de “barca” não é definidora exacta do tipo de navio ou embarcação a que se refere.

⁷⁶Luiz Gonzaga de Azevedo, *op. cit.*, Vol III, p. 130 e 128-131. As relações de D. Teresa com o Bispo Gelmírez eram amistosas, e mesmo na invasão do território Portucalense, por D. Urraca, meia-irmã de D. Teresa, em 1121, Gelmírez só a acompanhou com as suas tropas, porque ela (ou o seu filho) eram os legítimos monarcas de Santiago de Compostela e a isso o tinha forçado. Mesmo assim, D. Teresa sitiada no castelo do Lanhoso, ainda mandou avisar o Bispo que era tenção de D. Urraca prendê-lo, aviso que Gelmírez não considerou, mas que se viria a tornar dura realidade. Só pelo levantamento da cleresia que apoiava o bispo e por muitas manifestações populares, D. Urraca mandou soltar o Bispo.

⁷⁷Estas “naves” que o texto não deixa adivinhar a que tipo de navios pertenceriam, bem que poderiam ser barcas grandes, mas de qualquer modo preparadas para a guerra, já que estavam envolvidas em operações militares.

Como já vimos, até 1132, ficou registrado que foram construídos quatro Dromones no Padrão, o que de modo algum implica que não tivessem sido construídos mais para além da área de influência do Bispado de Compostela, dado que a construção do quarto Dromon não está atribuída a estrangeiros, como a dos outros três, pelo que pode já ter sido construído por artífices Galegos que com Pisanos e Genoveses tivessem aprendido os novos métodos de construção.

O Cardeal Saraiva, na obra citada, diz que se tratavam de galeras trirremes⁷⁸ o que está em contradição com o que transcrevemos, onde se diz birremes.

Se pensarmos um pouco sobre tudo isto, e tendo em atenção que:

- D. Teresa morre em 1130;
 - nesse ano D. Afonso Henriques tomou o poder e ficou de posse dos condados de Toroño e Limia, na Galiza, muito próximos do Padrão e que eram do domínio de sua Mãe, terras que teve que abandonar em 1132, por pressão militar das hostes conjuntas de Afonso VII e do Bispo Gelmirez;
 - nos treze anos seguintes, até à Conferência de Zamora, fez várias tentativas de se apoderar dos fronteiriços territórios da Galiza herança de sua Mãe, invadindo o condado de Toroño em 1137, 1141 e 1159 e Limia em 1162, ambição que só terminará com o Tratado de Paz de Pontevedra de 1165;
 - o último Dromon, ou Gália teria sido construído em 1132, (Gelmirez faleceu em 1140), e poderia ter durado, de cinco a sete anos, parecem-nos legítimas as seguintes conjecturas:
- 1) D. Afonso Henriques deveria ter tomado conhecimento, quanto mais não fosse de ouvir dizer, da construção do Dromon de 1124 e das suas proezas, e muito mais deveria ter tido conhecimento do Dromon, construído em 1132 na Galiza, e possivelmente dos navios árabes apresados, agora em mãos particulares;
 - 2) Sabendo da sua existência e conhecendo as suas potencialidades, tendo em conta ainda que os Irienses não cuidavam muito da sua utilização e manutenção, não existindo uma tripulação paga e permanente, duas hipóteses se podem pôr:
 - a) ou se apoderou de algum deles durante as várias invasões da Galiza, e depois, com ele por modelo mandou construir navios semelhantes;
 - b) ou, na hipótese que mais favorecemos, trouxe consigo para o Porto o navio e os artífices que o haviam construído.

⁷⁸Cardeal Saraiva, *op. cit.*, p. 362, citando a *Chronica de D. Afonso VII*, era 1171: “*Ut inde faceret bellum per mare in Asturias, et in Gallaeciam*”.



Fig. 4 – D. Afonso Henriques.

Porque o que é um facto documentado e incontroverso, é que em 1147 já tinha um *rector galiata regis*⁷⁹ e, certamente, a(s) gália(s) que aquele comandava, como adiante veremos.

No entanto, não são conhecidos documentos que confirmem ou definitivamente afastem qualquer destas hipóteses.

Acresce que o Cardeal Saraiva escreve, na obra atrás citada, que em 1133, quando Afonso Henriques ainda não era reconhecido como Rei, o Conde D. Gonçalo, recém saído da prisão que Afonso VII lhe impusera no castelo de Aguiar:

*“...viera offerecer-se a el-Rei de Portugal para guerrear por mar a Galiza e as Astúrias... O que supõe em Portugal algumas forças marítimas que ele commandasse...”*⁸⁰

Ou, acrescentamos nós, se o próprio Conde possuísse algum(s) barco(s) de guerra, provavelmente um dos que teriam sido capturados aos Árabes.

⁷⁹Rector – Guia, controlador, líder, piloto, tutor, comandante (Naut) *Latin Dictionary*, Trautman, AMSCO, N. York, 1966.

⁸⁰2º Visconde de Santarém, *Ineditos*, Imp. Libanio da Silva, Lisboa, 1914, p. 326.

Navios de guerra portugueses na conquista de Lisboa

A história da Conquista de Lisboa aos Mouros desde há muitas décadas que tem vindo a ser muito mal contada.

No entanto, vem agora a propósito retirar dos nossos apontamentos sobre esta matéria a prova de que D. Afonso Henriques tinha, durante o cerco a Lisboa, pelo menos uma gália (Dromon) e o seu respetivo comandante, assim como algumas barcas.

- a) Nas muitas *Histórias de Portugal* e nas *Histórias da Marinha Portuguesa* que estão publicadas, não é citada, logo sobre ela não se raciocina, esta frase do cruzado: “...*juntando-se outra vez os mouros, uns através da porta férrea, precipitaram-se contra os nossos, vindo a morrer de feridas nesse combate o comandante das galés do rei...*” (rector de galeata regis).

Ora deste facto pode retirar-se que D. Afonso Henriques, ainda antes de ter a certeza de que os cruzados arribariam ao Porto, já tinha decidido pôr cerco a Lisboa, para o que marchou com os seus exércitos por terra, ao mesmo tempo que fez descer as suas barcas e galias (vulgo galeras, igual a Dromones) para bloquear o porto e não permitir o abastecimento por mar à cidade, quer de víveres, quer de tropas.

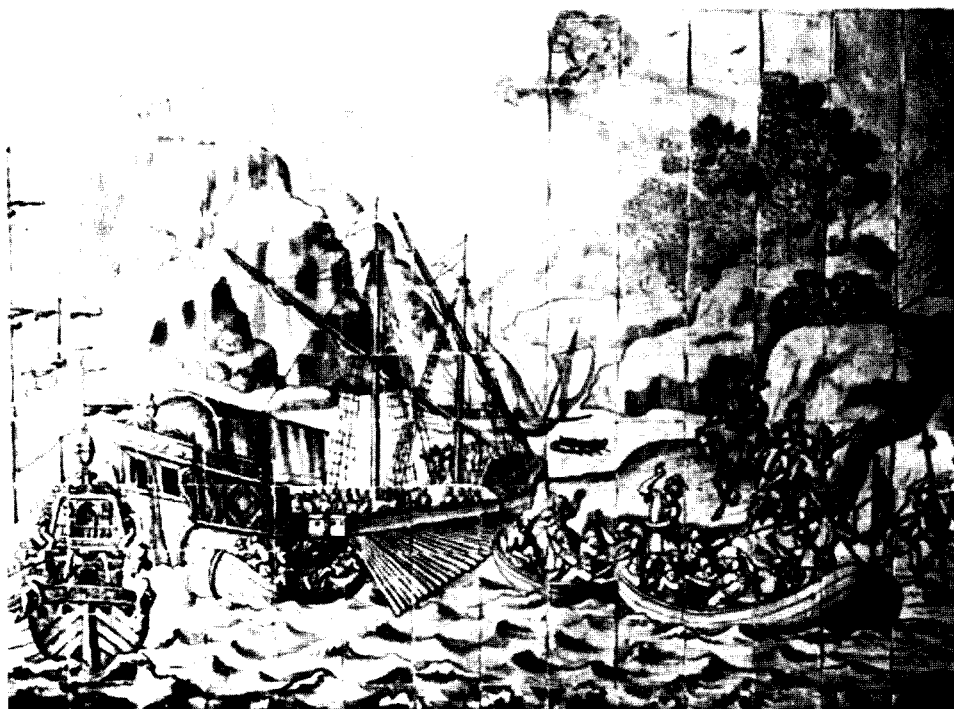


Fig. 5 – Navios de guerra portugueses na conquista de Lisboa.

- b) Na *Portugaliae Monumenta Historica*, p. 91, a transcrição do ***Indiculum Fundationes Monasterii S. Vicentii***, na parte pertinente, diz: “...***Assumptio narrationis*** propositorum – 2. Anno igitur ab incarnatione domini MCXLVII christianissimus portugalensium Rex Alfonsus, comitis henrici et Regine Tharasie filius, inimicorum crucis christi mirificus extirpator, ac voluntarius XVIII regni sui ano etatis autem XL, ***collegit exercitum suum, ut annis singulis sollicitus erat, aduersus saracenos, Aplicuitque ad ulixbonam tunc ciuitatem illorum, et obsedit eam mense Junio, fixis in circuitu papilionibus: Habuitque in comitatu suo electam uirorum fortium manum, quos illi auxilio in CLXXX nauibus, quas barcias nominamus, de diversorum partibus septemtrionis, zelo suo dominus misit accensos...***”



Fig. 6 – A torre de assalto.

A expressão “***aplicuitque ad ulixbonam***” – **aportou a Lisboa**, no contexto, reforça a hipótese da chegada de navios portugueses com gente de guerra, antes da chegada da frota dos Cruzados⁸¹.

- c) Omite-se que das tropas de D. Afonso Henriques faziam parte galegos: “...*Também os galegos, afora seis deles, ao verem-se cercados pelo mar, ou feridos ou fingindo-se feridos, alguns abandonando as armas e outros até armados, fugiram, procurando vergonhosamente passar a vau...*”

⁸¹ Ver *Conquista de Lisboa aos Mouros, op. cit.*, p. 158 e a frase completa e a sua tradução a pp. 143-144.

Dado que estes Galegos faziam parte das hostes de D. Afonso Henriques que lutavam do lado do rio, juntamente com os cruzados ingleses (o grosso do exército português ocupava as traseiras da cidade, da parte ocidental à oriental), tem que se admitir a suposição de que as gálias (Dromones), pelo menos, poderiam ter sido tripuladas por galegos, se é que nesta altura não eram já construídas no Norte de Portugal e com alguns tripulantes galegos, arregimentados pela sua grande experiência na manobra e guerra neste tipo de navios, como atrás vimos.



Fig. 7 – Posição dos arraiais das tropas sitiando a cidade (Ingleses e Normandos, Portugueses, Alemães e Flamengos).

- d) É necessário raciocinar sobre o facto que o cruzado conta, de se terem construído, sobre quatro barcos, seis pontes, para permitir o desembarque e o acesso às muralhas do lado Oriental da cidade, mais baixas.

- e) Ora estes barcos, para suportarem seis pontes de desembarque, tinham que ser suficientemente grandes e robustos para o efeito e não podiam ser barcos da frota dos cruzados; se se perdessem na tentativa, haveria duzentos homens, pelo menos, que não poderiam seguir viagem.

Tinham pois que ser barcos portugueses, ou mouros apresados.

No entanto, como nenhuma fonte menciona a existência de barcos árabes de importância, nem o seu apresamento, quer à chegada, quer durante o cerco, muito provavelmente, seriam barcas portuguesas, e se estas lá estavam, teriam chegado com a(s) gália(s) sob ordens de D. Afonso Henriques.

Vimos assim a encontrar mais uma indelével prova documental **da existência de Gália(s) ou Dromon(es)** ao serviço de D. Afonso Henriques, já em 1147 comandadas por um **rector galiata regis** (*Comandante das galés do Rei*), facto que vem colmatar um hiato que existia, e que assim mais se conforma com os subseqüentes acontecimentos de índole naval.

Navios de Guerra portugueses nas conquistas de Alvôr e Silves

Para além da descrição da conquista de Silves inserta na *Crónica de Portugal de 1419*, e noutras fontes e obras portuguesas,⁸² existe também uma fonte estrangeira que nos fala das conquistas de Alvor e Silves, em 1088.

Este Documento, *Narratio de Itinere Navali*, é um manuscrito da autoria de um cruzado alemão anónimo que participou na 3ª Cruzada, provavelmente redigido ca. 1091, do qual existem cópias na Biblioteca da Academia das Ciências de Turim, e uma cópia fotografada por Charles Wendell David⁸³, hoje na Biblioteca do Congresso dos E.U.A.

Vários autores estrangeiros têm tratado qualquer das cópias deste documento: Cushing⁸⁴ cita várias partes deste documento que têm grande interesse para este trabalho, e que reproduzimos:

⁸² As referências à conquista de Silves nas crónicas portuguesas são pouco esclarecedoras, e delas, apenas uma indica o número dos navios portugueses. Por exemplo, as Crónicas de D. Sancho I de Frei António Brandão (p. 56 e segs.) e de Duarte Nunes de Leão (p. 100 e segs.), não mencionam a conquista e destruição de Alvôr pela frota dos anteriores cruzados, não referem o número dos navios portugueses na empresa de Silves e não são concordantes no número de navios que compunham a frota dos cruzados. A única Crónica que se refere à destruição de Alvor (embora sem fazer distinção entre as duas ações de conquista), é a *Crónica de Portugal de 1419* (pp. 89-98), que menciona a frota de Portugal constituída por 40 navios, entre "galés, fustas, galeotas e outros muitos navios".

⁸³ Charles Wendell David, *Narratio de Itinere Navali Peregrinorum Hierosolymitan Tendendum et Silvia Capientium, 1189*, Proceedings of the American Philosophical Society, Vol. 81, nº 5, December, 1939, já citado.

⁸⁴ Dana Cushing, *New Information about Gogs and Medieval Naval Logistics from a Eyewitness Crusade Chronicle, de Itinere Navali*. Avista Forum Journal, Fall 2010, Volume 20, Number ½.

“...For example: First, our Crusader notes a type of ship peculiar to the southern seas which is totally new to him; a galee which is a “galley.” **In fact, the King of Portugal has many such galleys**, but they served only as escort Vessels for the Crusaders’ cogs – much like a modern destroyer. **Twice we encounter the galleys as Lisbon-based ships, sailing only at the King’s direction**, and only to protect the northerners from pirates (fol. 5v, lines 18, 23; 6r, line 15; 7r, line 6).

Second, the King of Portugal implores our Crusaders to sail to Silves and lay siege, while he begins the arduous overland journey to meet them (fol. 5v, line 21; Diceto 1876, 2.65). **It seems that a drought prevented him from getting his own ships, the galleys, up the tidal river Arade to Silves**, a key Almohad harbour; **but the cogs were flat-bottomed riverboats and thus overcame this obstacle**.

Third, while the King recognized the naval element, his vanguard commander had responsibility to liaise with our Crusaders’ little fleet – we find this commander ashore, **save one quick commute to the Crusaders’ anchorage using a sort of skiff called a sagiccia (fol. 6’, line 4)**. Our Crusader mentions skiffs again later, **in the context of a small boat used for errands ashore (fol. 6’, line 18; fol. llv, line 6)**.

To summarize the three ship-types and their functions: Galleys remained at sea to guard the approaches; cogs anchored in the open river, both to prevent piracy from and to gain intelligence about the town while formulating the siege; and sagiccia functioned like a launch, here as a ferry to the joint-force meeting (fol. 6’ lines 12-15). Moreover, this helps us understand the integration of land and sea forces on the Third Crusade.

Como se pode ver, este documento é extremamente revelador em relação ao assunto que tratamos:

- 1) D. Sancho I tinha ao seu serviço muitas galés (Dromones) “...*In fact, the King of Portugal has many such galleys...*”. A Crónica de Portugal de 1419⁸⁵ fala-nos de 40 navios, entre galés, fustas e galeotas; não sabemos se neste número estará incluída a galé que acompanhou os navios dos cruzados desde Tui;
- 2) As Galés do Rei ficaram ao largo (por serem de alto bordo e terem quilha) “... *It seems that a drought prevented him from getting his own ships, the galleys, up the tidal river Arade to Silves...*”;
- 3) As Cogas dos cruzados eram navios de tipo fluvial, de fundo chato, e por isso puderam subir o Arade até próximo de Silves “...; *but the cogs were flat-bottomed river boats and thus overcame this obstacle...*”;
- 4) O rei português tinha um Comandante Naval que fazia a ligação da “pequena frota” dos cruzados (onze navios mais um dos peregrinos ingleses que se lhes juntou) com as autoridades e as tropas em terra;
- 5) Usavam-se esquifes para as comunicações e transportes navio-terra e navio-navio.

⁸⁵ Crónica de Portugal de 1419, Univ. de Aveiro, 1998, p. 91.

Aqui temos a confirmação de que Sancho I, quatro anos depois de assumir a coroa, já tinha muitos Dromones, fustas e galeotas, além de outros muitos navios entre os quais, certamente barcas: por muito esforço que tivesse exigido aos seus estaleiros, quer-nos parecer que a maior parte destes navios ainda teriam sido herdados de D. Afonso Henriques.

Ações da Marinha de Guerra no reinado de D. Afonso Henriques

Já discutimos a hipótese de que os navios de guerra do nosso primeiro Rei seriam principalmente “gálias” (neste tempo Dromones, como vimos atrás), talvez algumas barcas, cujo registo escrito remonta a 911 d.C. e provavelmente algumas fustas (note-se que Carbonell Pico⁸⁶ só regista as palavras nave, a partir de 1211, nau, a partir de 1297, fusta, a partir de 1397, e galeota depois de 1387).

Acrescentaremos ainda que esta proposta é reforçada pelo facto do benefício concedido aos *proeiros*, que eram os marinheiros exclusivamente dedicados à manobra das velas latinas nas “galés” e navios semelhantes de vela e remo, e ainda pelo foral que Gualdim Pais deu à vila de Pombal, onde se estabelecia:

“...que fossem condenados às fustas ‘conforme ao costume antigo de Coimbra’ todos aqueles que viessem a cair sob a alçada da justiça, em razão de ferimentos causados, o que demonstra a existência de fustas (e talvez de galiotas, acrescentamos nós) no Mondego desde mais longa data...”

Ora a existência de uma condenação às fustas, parece obrigar a que existam fustas e as fustas eram como que “galés” de mais reduzidas dimensões.⁸⁷ Reforça-se esta ideia porque naquele tempo, apelidar uma coisa de “antiga”, equivalia a estar a dar-lhe trinta ou quarenta anos, ou mais, o que traria a existência das Fustas para cerca de 1140.

Por outro lado, e como julgamos já ter ficado claro, fortifica-se a convicção que só o rei estaria interessado em construir navios deste tipo, pela sua aplicação exclusiva na guerra e no corso contra Galegos, Asturianos e Árabes, no Atlântico, que utilizariam navios de propulsão mista a vela e remos semelhantes e que, pelas suas características estruturais, carregavam bem pouco para servir ao comércio.

Aliás, a construção deste tipo de navios, no Mediterrâneo, está sempre ligada ao poder:

“...D’où proviennent alors les bâtiments de ce type (galés) qui sillonnent la route des épices ou celle de Flandre? Ils sont la propriété de la cité ou de la Généralité, qui consentent à les louer à des Barcelonais pour la durée d’un voyage...”⁸⁸

⁸⁶ Carbonell Pico, *A Terminologia Naval Portuguesa*, op. cit.

⁸⁷ No entanto, Carbonell Pico parece ter desconhecido o Documento de Gualdim Pais, citado por Quirino da Fonseca, o que remonta a utilização de fustas para data muito anterior à proposta pela autora e que por aqui se pode dilatar até cerca de 1140.

⁸⁸ Claude Carrère, op. cit., p. 213.

Na Inglaterra, por exemplo:

"...With the advent of William I, the channel, instead of remaining a boundary, became a means of communication between the divided dominions of one monarch, and a comparatively permanent and reliable naval force, both for military transport and for command of the passage between the insular and continental possessions of the Crown, became a necessity of royal policy. For nearly two centuries this duty was mainly performed by the men of the Cinque Ports who, in return for certain privileges and exemptions, were bound, at any moment, to place fifty-seven ships at the service of the Crown for fifteen days free of cost, and for as much longer time as the king required them at the customary rate of pay.

These claims, practically constituting the Cinque Ports fleet a standing force, were ceaselessly exercised by successive monarchs, and, at first sight, such demands might seem to be destructive of that commercial progress which is the primary basis of the growth or maintenance of shipping.

But the methods of warfare in those ages were, more profitable than commerce, and the decay of the Ports was not due to poverty caused by the calls made upon their shipping for military purposes.

*The existence of the Cinque Ports service was indirectly a hindrance to the growth of a crown navy, since it was obviously cheaper for the king to order the Ports to act than to man and equip his own vessels; it was not until ships of larger size and stronger build than those belonging to the Ports were required, that the royal ships came into frequent use ...*⁸⁹



Fig. 8 - D. Fuas na conquista de Porto de Mós.

⁸⁹ Oppenheim, *op. cit.*, p. 2.

Talvez que o número de navios que D. Afonso Henriques tivesse disponível, quando começou a reinar, não tivesse sido muito “grande”⁹⁰ (nesta altura Portugal queria tão somente afirmar-se como País e ainda não como potência marítima), mas que os mandou construir na quantidade suficiente para as necessidades da conquista do território aos Árabes, e da defesa do já conquistado, não pode haver dúvidas⁹¹.

Aliás, e como também já foi mencionado, o 2º Visconde de Santarém afirmou⁹² que no cerco de Lisboa havia considerável número de barcos portugueses no Tejo, de entre os quais sete (que tanto poderiam ter sido barcas, como Dromones) teriam sido destinados a fazer de ponte para permitir o assalto à parte oriental da cidade ocupada pelos mouros⁹³.

Segundo Sampaio⁹⁴, em 1169, D. Afonso Henriques tinha em Vigo cinco navios de guerra devidamente equipados.

Mais recentemente viemos a saber o que nos dizem as fontes árabes⁹⁵ sobre as actividades navais deste reinado, que agora se podem conjugar com as informações de Frei António Brandão na *Crónica de D. Afonso Henriques* e as da *Monarquia Portuguesa*:

- Em 1178-9, D. Fuas Roupinho vai atacar e pilhar Saltes e ataca ainda Sevilha;
- Em 1179-80, Muhammad ibn Mardanis⁹⁶ comanda uma frota almóada que ataca Lisboa, sem conseguir vitória, não devendo restar dúvidas de que teria enfrentado alguns meios navais;
- Ainda em 1180, D. Fuas Roupinho ataca Ceuta, forçando a entrada no seu porto e, captura todos os navios estantes. Esta expedição a Ceuta é confirmada por Frei António Brandão⁹⁷;
- Em 1181 os irmãos Banû Mardanis atacam S. Martinho do Porto⁹⁸, sendo ambos capturados. Foi no rescaldo deste ataque gorado que se deu o episódio da batalha naval do Cabo Espichel. Note-se que já nesta altura era possível fazer sair para o mar, em Lisboa, uma armada “...em breve tempo... com bastante recado

⁹⁰ Se, como se diz, Portugal não podia defender-se das acometidas constantes dos Árabes, pois não tinha homens em número suficiente para fazer frente, em terra, aos enormes exércitos por eles arregimentados, nem Marinha para a defesa das suas costas contra as poderosíssimas armadas com que os mesmos atacavam Portugal, por mar, como explicar os sucessos de D. Afonso Henriques, em terra e no mar?

⁹¹ Conhecendo-se o método de construção naval que dominou na Europa até ao princípio do séc. XVII, como vimos noutro trabalho nosso, não seria difícil construir navios mais pequenos ou maiores, mantendo as proporções dos barcos que se construíam, introduzindo-lhes, evidentemente, as alterações às medidas, conforme adequado.

⁹² 2º Visconde de Santarém, *Inéditos*, Imp. Libânio da Silva, Lisboa, 1914, p. 326.

⁹³ O número de barcas está em contradição com o número indicado pelo cruzado. Santarém não cita fonte.

⁹⁴ Sampaio, *op. cit.*, p. 111.

⁹⁵ Picard, *op. cit.*, p.181 e segs.

⁹⁶ Não possuímos maneira de fazer a acentuação nas letras a que a tradução do árabe obriga, e assim escrevemos estes nomes sem a devida acentuação, pelo que nos desculpamos desde já.

⁹⁷ Frei António Brandão, *Crónica de D. Afonso Henriques*. Livraria Civilização, Porto, 1945, pp. 301-302.

⁹⁸ Picard, *op. cit.*, p. 182.

de embarcações e gente...” diz-nos Frei António Brandão ao contar os feitos de D. Fuas Roupinho na Batalha do Cabo Espichel contra os Muçulmanos, em que mandou nove das galés vencidas para Lisboa⁹⁹. Nesta altura, só de navios apresados a frota portuguesa tinha aumentado de nove galés e muitos mais navios vindos de Ceuta;

- Em 1181-82, nova batalha naval no Oceano entre as frotas de Ceuta, comandada por Ibn Jalmi, e de Sevilha, comandada por Ahmad al-Siqilli, e a frota portuguesa que, vencida, perde vinte navios e deixa 1.800 prisioneiros¹⁰⁰. Sabendo-se que Ceuta e Sevilha eram duas das capitais árabes que mais navios podiam armar, poder-se-á imaginar o número de navios que compunham esta armada conjunta, já que as fontes o não indicam. Mas por muito grande que a armada árabe fosse, e se D. Fuas, experimentado marinheiro de vários combates, e alguns vitoriosos, não retrocedeu, talvez tivesse sido porque levava forças que julgou suficientes para a enfrentar;
- Também não se conhece o número de navios que D. Fuas levava, pelo que não se pode tirar a conclusão de que a frota portuguesa teria sido totalmente aniquilada, como sugere Picard, ao perder vinte “galés”. E para provar que a armada portuguesa não teria sido totalmente aniquilada e que D. Fuas pensava que teria sido mal derrotado, no ano seguinte D. Fuas já andava no Sul com uma frota relativamente poderosa;
- Porque em 1182, na versão do citado cronista, D. Fuas saiu de Lisboa com uma armada de vinte e uma “galés”, e devido a uma tempestade que o empurrou para o Estreito, viu-se obrigado a lutar com uma armada de cinquenta e quatro galés mouras, tendo perdido onze navios e perecido na acção;¹⁰¹
- Os Árabes¹⁰² descrevem este episódio como tendo sido um novo ataque a Ceuta, em que D. Fuas foi derrotado e morto na batalha naval. Nesta acção mais uma vez, D. Afonso Henriques perde onze galés duma frota de vinte e uma, sem contar com as fustas de apoio, donde pelo menos dez “galés” teriam escapado.
- Mas, mais importante que isto, parece não ser lógico que D. Fuas tivesse saído de Lisboa para águas inimigas levando atrás de si todos os navios que existiriam no País, deixando toda a costa portuguesa, e principalmente Lisboa, indefesas perante qualquer possível contra-ataque árabe;
- Em 1184, o Califa Yūsuf Abū Y’aqūb na grande ofensiva contra Santarém, manda uma frota atacar Lisboa, tendo os Árabes retirado com a perda de um grande navio e sem terem obtido qualquer dos dois objectivos¹⁰³.

⁹⁹ Picard, *op. cit.*, p. 182.

¹⁰⁰ Idem, *Ibidem*.

¹⁰¹ Brandão, *op. cit.*, p. 306.

¹⁰² Picard, *op. cit.*, p. 182.

¹⁰³ Idem, *Ibidem*.

Destes feitos navais, alguns relatados na nossa História, outros nas fontes árabes que Picard trouxe agora à luz, teria D. Afonso Henriques enriquecido a Marinha Real, mesmo descontando as perdas sofridas, pois D. Fuas ter-se-ia apoderado de muitos navios, principalmente no penúltimo ataque a Ceuta, de onde teria trazido todas as galés do árabe Dalxemi e todos os baixéis estantes na cidade de Ceuta.

De notar que a actividade de D. Fuas é a todos os títulos notável durante o período em que comandou a frota de D. Afonso Henriques, que está documentada nas fontes portuguesas e árabes e que nem o Homem nem os seus feitos, merecem o tratamento que tem vindo a ter na moderna historiografia portuguesa, onde se chega a admitir a hipótese de D. Fuas não “...ter existido para além da lenda”¹⁰⁴!!!

O projecto da Marinha Real Portuguesa, sem dúvida iniciado no tempo de D. Afonso Henriques, assentou no precoce reconhecimento da necessidade de uma Marinha para defesa contra as incursões dos Árabes, mas também para levar a cabo a conquista do território – e apoiou-se no conhecimento que Portugueses e Galegos tinham adquirido dos construtores navais Pisanos e Genoveses, que construíram os primeiros Dromones (*galeras, hodie Gáleas*), no Padrão.

Julgamos pois ficar demonstrado que a Marinha de Guerra Portuguesa foi iniciada por D. Afonso Henriques, que manteve uma não pequena frota de Dromones e outros navios exclusivamente construídos para a guerra naval (muito grande quando comparada no mesmo tempo, com as marinhas reais dos outros países da Europa com costa atlântica, assunto que já temos tratado noutras Comunicações), e que dela se serviu para a conquista do território ocupado pelos Árabes, para a defesa do seu território e para dar guerra ao inimigo em águas extra-territoriais, pelo que não têm, quanto a nós, qualquer fundamento histórico afirmações como: “... Até ao reinado de D. Dinis Portugal não possuía propriamente uma marinha de guerra (...) Até ao reinado de D. Dinis os monarcas portugueses quando tinham necessidade mandavam armar a título temporário algumas galés...”¹⁰⁵

Número total de navios utilizados pela coroa neste reinado	64 navios
Acções navais sem número de navios especificado	4

¹⁰⁴ Luís Miguel Duarte, “A Marinha de Guerra Portuguesa”, in *Nova História Militar de Portugal*, Vol. I, Círculo de Leitores, Lisboa, 2003, p. 297. Enquanto outros países da Europa têm vindo a reciclar os seus piratas, transformando-os em heróis nacionais (Mondragon, Bart, Surcouf, Howard, Drake e tantos outros), em Portugal transformam-se os heróis em vilões ou em lendas, o que para os nossos historiadores, dá muito menos trabalho.

¹⁰⁵ *História da Marinha Portuguesa, Homens, Doutrinas e Organização, 1139-1414*, Coord. Humberto Baquero Moreno, Academia de Marinha, Lisboa, 1998, pp. 48-49, e a p. 112.

Conclusões

Esperamos ter deixado suficientemente demonstrado, e provado, que os povos ainda descendentes dos Celto-Suevos do Noroeste da Península, e dos quais, em conjunto com os Godos e Moçárabes, se viria a formar a população do Portugal criado por Afonso Henriques, sabiam construir barcos e que neles navegavam quer para Norte quer para Sul. A prova desta afirmação consubstancia-se no método de construção dos barcos tradicionais portugueses, que também esperamos ter provado ser de recuada origem Celta.

Ainda antes da fundação de Portugal, estes povos teriam vindo a beneficiar da notável ação do Bispo Gelmirez que, perante as devastações anualmente praticadas por numerosas frotas de piratas árabes, que de Abril a Novembro matavam, aprisionavam e pilhavam as populações ribeirinhas da Galiza e do Minho, forçando ainda mais o já grande despovoamento desta área, mandou contratar artífices construtores navais de Génova, Pisa e Arles para, na Galiza, construir navios de guerra para se oporem às investidas dos Mouros, mas também para levarem a guerra de represálias aos seus portos de origem.

A fundação de Portugal, que viria a servir de estado-tampão em relação às deslocções marítimas dos piratas árabes até à Galiza, tornando-as mais difíceis e de muito menor constância, em conjunto com a morte do Bispo Gelmirez, em 1140, fez com que a construção naval dos grandes navios de guerra, na Galiza, se tivesse extinguido, o que não aconteceu nem no nordeste Cantábrico, onde já existia uma forte apetência para o comércio marítimo e que se defrontava com forte concorrência, nem sempre pacífica, nem em Portugal, que precisava de navios de guerra para possibilitar a conquista do território, pelo que nestas duas áreas se continuaram a seguir os métodos e as técnicas mediterrânicas, agora não só em relação aos navios de guerra, mas também aos da pesca longínqua e aos mercantes de longo curso.

Outra conclusão, é que da cuidada leitura dos documentos coevos que relatam a conquista de Lisboa, e do estudo de algumas obras do passado, se retira, sem qualquer hipótese de contradição, que D. Afonso Henriques já quando da conquista de Lisboa, levava consigo navios de guerra: explicitamente gália(s) = dromone(s), e por inferência lógica dos textos, barcas, fustas e galeotas. Este facto histórico comprovado não só preenche o hiato que existia em relação ao desenvolvimento posterior da Marinha de Guerra Portuguesa, com ações navais importantes relatadas em documentos mais tardios, como confirma a relação entre a construção dos Dromones para Gelmirez e as Gálias mandadas construir por D. Afonso Henriques.

Uma outra especial e específica conclusão, é a de que para além das muitas fontes que já estão publicadas desde o século XVIII (infelizmente muitas delas não reeditadas), nota-se a falta pungente de um trabalho de recolha de informações dispersas por obras que, não versando os assuntos de marinha, são verdadeiras fontes de inesgotáveis informações sobre muitas matérias que com a Marinha e os Descobrimentos estão relacionadas, assim como em milhares de trabalhos e transcrições de documentos, dispersos por jornais e revistas, alguns verdadeiramente importantes e outros com ideias inovadoras.

Por exemplo, e mea culpa, ainda não tivemos a oportunidade de ler, de fio a pavio e com a necessária atenção, tomando as devidas notas, duas obras referentes a outras

épocas, que por pontuais exemplos sabemos ter escondidas nas páginas dos seus mais de trinta volumes, muita informação relevante em relação aos navios, navegação e viagens dos sécs. XVI e XVII – a *Monumenta Missionária Africana*, do P^{re} António Brásio, e *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente*, de António da Silva Rego.

Retiramos ainda do estudo das obras que citamos, e de muitas outras que não referenciamos, uma outra e muito triste conclusão: a de que temos que dar toda a razão a José Gil.

Porque, muito embora não nos auto-classifiquemos de derrotista, temos que concordar com quanto ele diz no seu *Portugal, Hoje*¹⁰⁶.

¹⁰⁶ GIL, José, *Portugal, Hoje – O Medo de Existir*, Relógio d'Água, Lisboa, 2005.

Bibliografia

Crónicas e outras Fontes

Fontes portuguesas

1. *Crónica Geral de Espanha de 1344*, 3 Vol., I.N.C.M. Lisboa, 1951.
2. “Crónica Geral de Espanha em Português”, Apêndice, in *Crónica de Cinco Reis de Portugal*, Liv. Civilização, Porto, 1945.
3. *Crónica de Portugal de 1419*, Universidade de Aveiro, Aveiro, 1998.
4. *Chronica dos Senhores Reis de Portugal*, Christovão Rodrigues Acenheiro, *Collecção de Ineditos da Historia Portugueza*, Tomo V, Academia Real das Sciencias de Lisboa, Imprensa Nacional, Lisboa, 1926.
5. “Conde D. Henrique”, in *Crónica de Cinco Reis de Portugal*, Liv. Civilização, Porto, 1945.
6. *Crónica do Conde D. Henrique, D. Teresa e Infante D. Afonso*, Livraria Civilização, Pôrto, 1944.
7. “Relação do que se continha na Historia Antiga del Rei D. Afonso Henriques”, in *Crónicas dos Reis de Portugal*, Duarte Nunes de Leão, Lello & Irmãos, Porto 1975.
8. “Chronica del Rei D. Afonso Henriques”, in *Crónicas dos Reis de Portugal*, Duarte Nunes de Leão, Lello & Irmãos, Porto, 1975.
9. “D. Afonso Henriques”, in *Crónica de Cinco Reis de Portugal*, Liv. Civilização, Porto, 1945.
10. *Crónica de D. Afonso Henriques*, Duarte Galvão, Portugalíia, Lisboa, s/d.
11. *Crónica de D. Afonso Henriques*, Frei António Brandão, Livraria Civilização, Pôrto, 1945.
12. *Chronica de El-Rei D. Sancho I*, Rui de Pina, Bibliotheca de Classicos Portuguezes, Lisboa, 1906.
13. “Chronica del Rei D. Sancho o I”, in *Crónicas dos Reis de Portugal*, Duarte Nunes de Leão, Lello & Irmãos, Porto, 1975.
14. “Reinado de D. Sancho I”, in *Crónica de Cinco Reis de Portugal*, Liv. Civilização, Porto, 1945.
15. “Chronica del rei D. Afonso o II”, in *Crónicas dos Reis de Portugal*, Duarte Nunes de Leão, Lello & Irmãos, Porto, 1975.
16. *Crónicas de D. Sancho I e D. Afonso II*, Frei António Brandão, Livraria Civilização, Pôrto, 1945.
17. “Coronica do mui alto e esclarecido Principe D. Sancho II”, Rui de Pina, in *Crónicas de Rui de Pina*, Lello & Irmãos, Porto, 1977.
18. “Reinado de D. Sancho II”, in *Crónica de Cinco Reis de Portugal*, Liv. Civilização, Porto, 1945.
19. *Crónicas de D. Sancho II e D. Afonso III*, Frei António Brandão, Civilização, Porto, 1946.
20. “Chronica del Rei D. Afonso o Terceiro”, in *Crónicas dos Reis de Portugal*, Duarte Nunes de Leão, Lello & Irmãos, Porto 1975.
21. “Reinado de D. Afonso III”, in *Crónica de Cinco Reis de Portugal*, Liv. Civilização, Porto, 1945.
22. “Coronica del Rei D. Affonso III”, Rui de Pina, in *Crónicas de Rui de Pina*, Lello & Irmãos, Porto, 1977.
23. “Capítulos soltos”, in *Crónica de Cinco Reis de Portugal*, Liv. Civilização, Porto, 1945.
24. “Coronica del Rei D. Diniz”, in *Crónicas de Rui de Pina*, Lello & Irmãos, Porto, 1977.

25. *Crónica de D. Dinis*, Rui de Pina, Livraria Civilização, Porto, 1945.
26. “Chronica del rei D. Dinis”, in *Crónicas dos Reis de Portugal*, Duarte Nunes de Leão, Lello & Irmãos, Porto, 1975.
27. “Chronica del Rei D. Afonso o III”, in *Crónicas dos Reis de Portugal*, Duarte Nunes de Leão, Lello & Irmãos, Porto, 1975.
28. “Chronica de ElRey Dom Afonso o Quarto”, in *Crónicas de Rui de Pina*, Lello & Irmãos, Porto, 1977.
29. *Crónica de Dom Afonso o Quarto*, Ruy de Pina, Edições Búlion, Lisboa, 1936.
30. “Chronica del Rei D. Pedro”, in *Crónicas dos Reis de Portugal*, Duarte Nunes de Leão, Lello & Irmãos, Porto 1975.
31. *Crónica de D. Pedro I*, Fernão Lopes, Livraria Civilização, Porto, 1965.
32. “Cronica del Rei D. Fernando”, in *Crónicas dos Reis de Portugal*, Duarte Nunes de Leão, Lello & Irmãos, Porto 1975.
33. *Crónica de D. Fernando*, Fernão Lopes, Livraria Civilização, Porto, 1966.
34. *Crónica del Rei D. João I da boa memória*, Fernão Lopes, 2 Vol., I.N.C.M., Lisboa, 1977.
35. “Chronica del rei D. João o I”, in *Crónicas dos Reis de Portugal*, Duarte Nunes de Leão, Lello & Irmãos, Porto, 1975.
36. *Chronica do Infante Santo D. Fernando*, D. Frei João Álvarez, F. França Amado, Coimbra, 1911.
37. *Historia del Infante D. Pedro de Portugal*, Gomez de Santistéban, Paris-Valencia, Valencia, s/d.
38. *Chronica do Condestabre de Portugal D. Nuno Alavarez Pereira*, Mendes dos Remédios, F. França Amado, Coimbra, 1911.
39. “Chronica e vida del Rei D. Duarte”, in *Crónicas dos Reis de Portugal*, Duarte Nunes de Leão, Lello & Irmãos, Porto, 1975.
40. “Chronica do Senhor Rey D. Duarte”, in *Crónicas de Rui de Pina*, Lello & Irmãos, Porto, 1977.
41. “Chronica e Vida del Rei D. Afonso o V”, in *Crónicas dos Reis de Portugal*, Duarte Nunes de Leão, Lello & Irmãos, Porto, 1975.
42. “Chronica do Senhor Rey D. Affonso V”, in *Crónicas de Rui de Pina*, Lello & Irmãos, Porto, 1977.
43. *Crónica do Príncipe D. João*, Damião de Góis, Universidade Nova de Lisboa. Lisboa, 1977.
44. *Chronica del Rey D. Joam II*, Garcia de Rezende, Real Officina da Universidade, Coimbra, MDCCLXXXVIII.
45. *Croniqua delrei D. Joham II*, Ruy de Pina, Atlântida, Coimbra, 1950.
46. “Chronica d’ElRei Dom João II”, in *Crónicas de Rui de Pina*, Lello & Irmãos, Porto, 1977.
47. *Crónica do Felicissimo Rei D. Manuel*, Damião de Góis, 2 Vol, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1926.
48. *Chronica do Muyto Alto e Muyto Poderoso Rey destes Reynos de Portugal D. João o III deste nome*, Real Officina da Universidade, Coimbra, 1796.
49. *Anais de D. João III*, Fr. Luís de Sousa, 2 Vols, Sá da Costa, Lisboa, 1954.
50. *Anais de Arzila*, Bernardo Rodrigues, Lisboa, por ordem da Academia das Sciencias.
51. *Chronica d’El-Rei D. Sebastião*, Fr. Bernardo da Cruz, 2 Vols., Bibliotheca de Classicos Portuguezes, Lisboa, 1903.

52. *Jornada del-Rei Dom Sebastião a África*, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa, 1978.
53. *Jornada de Africa*, Jeronymo de Mendonça, 2 Vols., Bibliotheca de Classicos Portuguezes, Lisboa, 1904.
54. *Crónica Del-Rei D. António*, Pedro de Frias, Acta Universitatis Conimbrigensis, Coimbra, 1955.
55. *Asia Portuguesa*, Manuel Faria e Sousa. Livraria Civilização, Porto, 1947.
56. *A Arte da Guerra do Mar*, Padre Fernando de Oliveira, Ministério da Marinha, Lisboa, s/d.
57. *A Arte de Navegar*, Simão de Oliveira, Pedro Craesbeeck, Lisboa, 1605.
58. *Coriosidades*, Gonçalo de Sousa, Ms., Reservados da Biblioteca da Universidade de Coimbra. (fotocópia)
59. *Década 13 da Historia da India*, Antonio Bocarro, Academia Real das Sciencias, Lisboa, 1876.
60. *Descobrimentos Portugueses*, Silva Marques, 5 Vol., Lisboa, 1944.
61. *Dialogos de Vária Historia*, Pedro de Mariz, 2 Tomos, Manoel da Silva, Lisboa, 1749.
62. *Documentos das Chancelarias Reais, anteriores a 1531 e relativos a Marrocos*, Pedro de Azevedo, 2 Tomos, Academia das Ciências de Lisboa, 1934.
63. *Documentos Inéditos de Marrocos – Chancelaria de D. João II*, P.M. Laranjo Coelho, Academia das Ciências de Lisboa, Lisboa, 1943.
64. *Documentos Remettidos da India ou Livro das Monções*, 8 Vols., Academia Real das Sciencias, Lisboa, 1880-1977.
65. *Obras completas*, D. João de Castro, 4 Vols., Academia Internacional da Cultura Portuguesa, Coimbra, 1968.
66. *História Genealógica da Casa Real Portuguesa*, D. António Caetano de Sousa, 15 Vols, QuidNovi/Público, Lisboa, s/d.
67. *Historia do Descobrimento e Conquista da India pelos Portuguezes*, Fernão Lopes de Castanheda, 2 Vols. Imp. Universidade de Coimbra, Coimbra, 1924.
68. *História Trágico-Maritima*, Bernardo G. De Brito, 2 Vols., Edições Afrodite, Lisboa, s/d.
69. *Lendas da India*, Gaspar Correia, 4 Vols., Academia Real das Sciencias, Lisboa, 1858.
70. *Livro do Almoarifado de Silves (Século XV)*, Câmara Municipal de Silves, Silves, 1984.
71. *Livro da Fabrica das Naos*, Padre Fernando de Oliveira, Academia de Marinha, Lisboa, 1991.
72. *A Arte da Guerra do Mar*, Ministério da Marinha, Colecção Documentos, Lisboa, s/d.
73. *Ars nautica*, Ms, conserva-se na biblioteca da Universidade de Leiden, Boletim Internacional de Bibliografia Luso-Brasileira, Vol. I, n.º 1, pp. 239-251. (fotocópia)
74. *Livro da Guerra de Ceuta*, Mestre Mateus Pisano, Academia das Sciencias de Lisboa, Lisboa, 1915.
75. *Livro de Recebimentos de 1470 da Chancelaria da Câmara*, Damião Peres, Academia Portuguesa da História, Lisboa, 1974.
76. *Livro dos Regimentos dos Officiaes Mecanicos da muy nobre e sêmpre leal cidade de Lisboa*, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1926.
77. *Monumenta Henricina*, 15 Vol., C. E. C. V Cent. M. do Infante D. Henrique, Coimbra, 1960-1975.
78. *Regimêto dos offçiaes das cidades vilas & lugares destes Regnos*, Fundação da Casa de Bragança, Lisboa, 1955.

79. *Relações de Pedro de Alcáçova Carneiro*, Imprensa Nacional de Lisboa, Lisboa, 1937.
80. *Carta a El Rey D. Manuel*, Pero Vaz de Caminha, Ed. Esp. Com.V Cent. Descobrimento do Brasil, R. Janeiro, 2000.
81. *Cartas de Afonso de Albuquerque*, Afonso de Albuquerque, Tomos, Academia Real das Sciencias, Lisboa, 1835.
82. *Verdadeira Informação das Terras do Preste João das Índias*, Pe. Francisco Álvares, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1974.
83. *Vida de D. João de Castro, IV Viso-Rei da Índia*, Jacinto Freyre de Andrada, Officina da Musica, 1722.
84. *Da Ásia, de João de Barros*, Edição Facsimilada, Vols, Livraria Sam Carlos, Lisboa, 1973.
85. *Códice de Valentim Fernandes*, Academia Portuguesa de História, Lisboa, 1997.
86. *Dos Feitos de D. Christovam da Gama em Ethiopia*, Miguel Castanhoso, Imprensa Nacional, Lisboa, 1898.
87. *Arte de Furtar*, P. Manuel da Costa, I.N.C.M., Lisboa, 1991.
88. *O Soldado Prático*, Diogo do Couto, Livraria Sá da Costa, Lisboa, 1937.
89. *Livro dos Conselhos de El-Rei D. Duarte (Livro da Cartuxa)*, D. Duarte, Estampa, Lisboa, 1982.
90. *Leal Conselheiro D. Duarte*.
91. *História de Portugal Restaurado*, Conde da Ericeira, 4 Vols, Livraria Civilização, Porto, 1946.
92. *Tratado dos Descobrimentos*, António Galvão, Tiragem Especial, Civilização, Porto, 1944.
93. *Documentos sobre a Expansão Portuguesa*, V. Magalhães Godinho, 2 Vol., Lisboa, s/d.
94. *Opúsculos Históricos*, Damião de Góis, Civilização, Porto, 1945.
95. *Apontamentos da Chancelaria de D. João II, Corpo Cronológico, Parte I*, Comt. Encarnação Gomes, (em disquete) Lisboa, 1999.
96. *D. Teodósio II*, D. Francisco Manuel de Melo, Civilização, Porto, 1944.
97. *Epanáforas de vária História Portuguesa*, Idem, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1931.
98. *Defensão do Tratado da Rumação do Globo para a Arte de Navegar*, Pedro Nunes, Separata da Revista da Universidade de Coimbra vol. XVII, Coimbra, 1952.
99. *Portugal na Espanha Árabe*, Org. Prólogo e Notas de António Borges Coelho, 4 Vol., Seara Nova, Lisboa, 1972.
100. *Documentos da Chancelaria de Afonso Henriques*, Abiah Elisabeth Reuter, Chancelarias Medievais Portuguesas, Instituto Alemão da Universidade de Coimbra, Coimbra, 1938.
101. *África Portuguesa*, Manuel de Faria e Sousa, Lisboa, 1681.
102. *Ásia Portuguesa*, Idem, & Vols., Civilização, Porto, 1945.
103. *Studia, Revista*, Ophir/CNCDP, Volumes 1 a 53, Lisboa, s/d.
104. *De Portugalliae Hortu, Regni initiis; et denique de Rebus a Regibus*, R.P.F. Ioseph Teixeira Lusitano, Per ordinis Predicatorum & Sacrae Theologiae professorem Regisque Portugalliae concionatorem, Parisiis, apud Ioannem Mattyer in Mathematicis Typographum Regium, sub signum D. Ioannis è regione Collegij Laodicensis, M. D. Lxxxij. (fotocópia)
105. *Crónica de Guiné*, Gomes Eanes de Zurara, Civilização, Porto, 1973.
106. *Ordenações Afonsinas*, 5 Vols, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1984.

Fontes estrangeiras

1. AL-IDRISI, *Geographie*, Quatrième Climat, Première Section. Internet, William Thayer, 2009.
2. ANÓNIMO, *Narratio de Itinere Navali Peregrinorum Hyerosolymam Tendentium et Silviam Capientium, A.D. 1189*, in Charles Wendell David, *Obra com o mesmo título*, Proceedings of the American Philosophical Society, Vol. 81, Nº.5 December, 1939 e também Dana Cushing, *New Information about Cogs and Medieval Naval Logistics from a Eyewitness crusade Chronicle, De Iteneri Navali*, Avista Forum Journal, Fall 2010, Vol.20, nº 1/2.
3. ANTONINO PIO, *Itinerário – As Grandes Vias da Lusitânia*, 6 vols., Mario Saa, Lisboa, 1956.
4. AREVALO, Rodrigo Sanchez de, *Suma de la Política*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1944.
5. AVIENO, *Orla Marítima*, Instituto Nacional de Investigação Científica, Coimbra, 1985.
6. CADAMOSTO, Luís de, *Viagens*, Portugalíia, Lisboa, s/d.
7. CADAMOSTO, Luís de, traduzido e editado por VERRIER, Frédérique, *Voyages en Afrique Noire d'Alvise Ca' da Mosto (1455 et /Unesco1456)*, Editions Chandeigne, Paris, 1994.
8. CAESAR, Julius, *De Bello Galico*, <http://classics.mit.edu/Caesar/gallic.3.3.html>, 2009.
9. COLÓN, Hernando, *Testamento*, Madrid, 1986.
10. CONTI, Nicoló de', *Le Voyage aux Indes*, Chandeigne, Paris, 2004.
11. CAYO PLINIO SEGUNDO, *Historia Natural*, Visor Libros, Universidad Nacional de México, 1999.
12. CLAUDIUS PTOLEMY, *Geography*, Book 2, Chapt. 3 a 5, em http://www.ukans.edu/history/index/onser/ancient_rome/E/Gazetteer/Periods/roman/.T, 2008, cons. 2000.
13. FLORES, Enrique, *Historia Compostelana*, Trad. Intr, Notas, Emma Falque, Ediciones Akal, Madrid, 1994.
14. FLORES, Enrique, *España Sagrada*, Tomo XIX, Antonio Marin, Madrid, 1765, digitized by Google.
15. FROISSART, Jean, *Crónicas*, Ediciones Siruela, Madrid, 1988.
16. John, *Chronicles of England, France, Spain and the adjoining countries*, Translated from the French by Thomas Johnes, Esq., William Smith, London, 1844.
17. GUERRA, Amílcar, *Plínio, o Velho e a Lusitânia*, Colibri, Lisboa, 1995.
18. HERODOTUS, *The Histories*, Penguin Books, Harmondsworth, 1979.
19. LA TORRE/FERNANDEZ, Antonio de/Luiz Suarez, *Documentos referentes a las Relaciones con Portugal durante el Reinado de los Reyes Catolicos*, Vol. 1, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Valladolid, 1958.
20. LAS CASAS, Fray Bartolomé, *História de Índias*, 3 Vols. Alianza, Madrid, 2000.
21. NENNIUS, *Historia Brittonum*, Ms. www.fordham.edu/halsall/basis/nennius-full.html, Cons. 2000.
22. RAMUSIO, Giovanni Battista, *Delle Navigazioni e Viaggi*, 3 Vols, Veneza, 1550-1559, cópia eletrónica.
23. RODES, Miguel de, *Fabrica di Galere*, cópia eletrónica e cópia do Ms. Publicado por Jal na sua *Archéologie Navale*.
24. SCHEDEL, Hartmann, *Chronicle of the World*, 1493, Taschen, Cologne, 2001.
25. STRABO, *Geography*, Books I to 7, http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Strabo/1A*.html, cons. 2000.

26. *The Book of Knowledge*, Notes of Marcos Jiménez de La Espada, translated and edited by Sir Clements Markham, The Hakluyt Society, London, 1912.
27. *The Chronicle of Theophanes, Anni Mundi 6095-6305(A.D. 602-813)*, Edit. and Transl. Harry Turtledove, Univ. of Pennsylvania Press, Philadelphia, 1982.
28. THUCYDIDE, *La Guerre du Péloponèse*, Gallimard, Paris, 1964.
29. XENOPHON, *The Persian Expedition*, Penguin Books, Harmondsworth, 1986.

Algumas obras escolhidas sobre História dos Descobrimentos

1. ALBUQUERQUE, Luís de, *Navegação Astronómica*, Com. Nac. Com. Descobrimentos Portugueses, Lisboa, 1988.
2. *Instrumentos de Navegação*, C. N. C. D. P., Lisboa, 1988.
3. *Dúvidas e Certezas na História dos Descobrimentos Portugueses*, 2 Vol., Vega, Lisboa, 1990.
4. *História dos Descobrimentos*, Círculo de Leitores, Lisboa.
5. *Ciência e Experiência nos Descobrimentos Portugueses*, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, Lisboa, 1983.
6. ALVAREZ, Abelardo Merino, *Juan Sebastian del Cano*, Madrid, 1923.
7. BARBOSA, António, *Novos subsídios para a história da ciência náutica portuguesa da época dos Descobrimentos*, Instituto para a Alta Cultura, Porto, 1948.
8. BOXER, Charles Ralph, *Opera Minora*, Fundação Oriente, Lisboa, 2002.
9. *A Mulher na Expansão Ultramarina Ibérica*, Livros Horizonte, Lisboa, 1977.
10. *A Igreja e a Expansão Ibérica (1440-1770)*, Edições 70, Lisboa, 1981.
11. *Relações Raciais no Império Colonial Português*, Tempo Brasileiro, R. de Janeiro, 1967.
12. S.R. Welch and his *History of the Portuguese in Africa, 1495-1806*, s/l, s/d.
13. *A Índia Portuguesa em Meados do Séc. XVII*, Edições 70, Lisboa, 1982.
14. *O Império Marítimo Português 1415-1825*, Edições 70, Lisboa, 1992.
15. *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*, Hutchinson, London, 1977.
16. *The Dutch Seaborne Empire, 1600-1800*, Hutchinson, London, 1977.
17. *André Furtado de Mendonça, 1558-1610*, Fundação Oriente, Macau, 1989.
18. BRÁS, Comte. Moura, *Introdução*, IN *A Náutica dos Descobrimentos*, 2 Vol. Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1952.
19. BRANCO, Manuel Bernardes, *El-Rei D. Manuel*, Livraria de J. A. Rodrigues, Lisboa, 1888.
20. BRAZÃO, Eduardo, *A Descoberta da Terra Nova*, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1964.
21. *Les Corte-Real et le Nouveau Monde*, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1967.
22. CAMERON, Ian, *Lodestone and Evening Star*, Hodder and Stoughton, London, 1965.
23. CAMPOS, Viriato, *Viagens de Diogo Cão e Bartolomeu Dias*, Parc. A. M. Pereira, Lisboa, 1966.
24. CANAS, António Costa, *Isperiencias que se mandarão fazer para a navegação de leste a oeste segundo a invenção do padre mestre Cristóvão*, CHCUL, Lisboa, 2005.
25. CARDOSO, Comte. António, *Viagem de Bartolomeu Dias em 1487/88 vista por um Marinheiro*, Academia de Marinha, Lisboa, 1990.
26. CARRÉRE, Claude, *Barcelone, Centre Économique, 1380-1462*, 2 Vols. Mouton & Cie., Paris, 1967.

27. CARVALHO, Joaquim Barradas de, *Esmeraldo de Situ Orbis de Duarte Pacheco Pereira*, Fund. Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1991.
28. CLOWES, G. S. Laird, *Sailing Ships, Their History and Development*, as illustrated by the Collection of Ship-Models in the Science Museum, 2 Vols., Science Museum, London, 1930.
29. COIMBRA, Carlos, *Sobre o sigilo oficial dos descobrimentos*, Conferência proferida na Sociedade de Geografia de Lisboa, 1933.
30. CORDEIRO, Luciano, *Questões Histórico-Coloniais*, Agência Geral das Colónias, Lisboa, 1935.
31. CORTESÃO, Armando, *História da Cartografia Portuguesa*, 2 Vol., Junta de Investigações do Ultramar, Lisboa, 1970.
32. *The Nautical Chart of 1424*, University of Coimbra, Coimbra, 19.
33. *Comunicação ao Fourth Plenary Meeting of the Association for the Taxonomic Study of the Flora of Tropical Africa*, apresentada em 16 de Setembro de 1960, Coimbra.
34. CORTESÃO, Jaime, *Do Sigilo Nacional sobre os Descobrimentos*, in Lusitânia, Fascículo 1, Lisboa, 1924.
35. *A Política do Sigilo nos Descobrimentos*, Coleção Henriquina, C.E.C.Q.C.M. Infante D. Henrique, Lisboa, 1960.
36. *Os Descobrimentos Portugueses*, 2. Vol., Arcádia. Lisboa, s/d.
37. COSTA, A. Fontoura da, *A Marinharia dos Descobrimentos*, Agência Geral das Colónias, Lisboa, 1939.
38. *Às portas da Índia em 1484*, Imprensa da Armada, Lisboa, 1936.
39. COSTA, Marechal Gomes da, *Descobrimentos e Conquistas*, 3 Vols., Serviços Gráficos do Exército, Lisboa, 1927.
40. COSTA, Manuel Fernandes, *O Descobrimento da América*, Instituto de Cultura Portuguesa, Lisboa, 1979.
41. COUTINHO, Alm. Gago, *A Náutica dos Descobrimentos*.
42. *Discussão sobre a rota seguida por Vasco da Gama entre Santiago e S. Brás*, in Anais, II Série, Vol. 2, Academia Portuguesa de História, Lisboa, 1949.
43. *Astrolábio e Latitudes*, Separata dos Anais do Clube Militar Naval, Lisboa, 1953.
44. CUMMING/SKELTON/QUINN, W.P./R.A./D.B., *The Discovery of North America*, American Heritage Press, New York, 1974.
45. DISNEY, A. R., *A Decadência do Império da Pimenta*, Edições 70, Lisboa, 1981.
46. ESPARTEIRO, Comte. António Marques, *Três Séculos no Mar*, 32 Vol., Coleção Estudos, Ministério da Marinha, Lisboa, s/d.
47. FALCÃO, Nuno de Palhares Marinho, *O Visconde de Santarém e a sua Obra Histórica*, Ed. do actual Visconde de Santarém, Lisboa, 1950.
48. FARO, Jorge, *Receitas e Despesas da Fazenda Real de 1384 a 1481*, Instituto Nacional de Estatística, Lisboa, MCMLXV.
49. FERNANDES, Fernando, *A Armada de 1500 e as singularidades da Arribada na Escala do Atlântico Sul*, Academia de Marinha, Lisboa, 1993.
50. FONSECA, Faustino da, *A Descoberta do Brasil*, Lisboa, Typ. Da Empresa do Jornal O'Século, Lisboa, 1900.
51. *Pedro Álvares Cabral e a Descoberta do Brasil*, Guimarães Edit., Lisboa, 20.
52. FONSECA, Quirino da Fonseca, *Os Portugueses no Mar*, 1º Vol., Lisboa, s/d.
53. *Memórias e Conferências sobre História e Arqueologia*, Serv. Indust. CML, Lisboa, 1935.

54. GHYS, Roger, *Sailing a Square-Rigger*, Star Clippers, Coral Gables, Florida, 1995.
55. GIL, José, *Portugal, Hoje – O Medo de Existir*, Relógio d'Água, Lisboa, 2005.
56. GONÇALVES, Júlio, *Os Portugueses e o Mar das Índias*, Liv. Luso-Espanhola, Lisboa, 1947.
57. HELENO, Manuel, *O Descobrimento da América*, Emp. Anuário Comercial, Lisboa, 1933.
58. LIMA, João Paulo de Abreu, *Às Portas da Índia em 1445*, IN Jaime Cortesão – Um dos Grandes de Portugal, Fund. Engº António de Almeida, Porto, 1993.
59. Também IN Diário de Notícias, 6/9/1982.
60. GODINHO, V. Magalhães, *Documentos sobre a Expansão Portuguesa*, 2 Vol., Lisboa, s/d.
61. *Ensaio II*, 2ª. Ed., Sá da Costa, Lisboa, 1978.
62. *A Economia dos Descobrimentos Henriquinos*, Sá da Costa, Lisboa, 1962.
63. *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, Testemunho Especial, Lisboa, 1945.
64. *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, 4 Vol., Edit. Presença, Lisboa, 1971.
65. *Mito e Mercadoria, Utopia e Arte de Navegar, séculos XII.XVIII*, Difel, Lisboa, s/d.
66. *Prix et Monnaies au Portugal, 1750-1850*, Éditions Jean Touzot, Paris, 1955.
67. GONÇALVES, Cap. de Frag. Júlio, *Pelos descobrimentos da Guiné visava o Infante o Caminho da Índia?*, Tese e discussão de Congresso, Bertrand & Irmãos, Lisboa, 1947.
68. GUERREIRO, Pº Alcântara, “A Verdade da História”, in *Revista Studia*, Lisboa, Janeiro de 1958.
69. HAKLUYT, *Voyages*, 8 Vols. Everyman's Library, London, 1962.
70. *História da colonização Portuguesa do Brasil*, Porto, 1921.
71. *História da Expansão Portuguesa no Mundo*, 2 Vol., Ática, Lisboa, 1937.
72. IRIA, Alberto, “O Algarve e a Andaluzia no Século XV, Documentos para a sua História”, in *Anais*, II Série, Volume 23, Tomo I, Academia Portuguesa da História, Lisboa, 1975.
73. LAGOA, Visconde de, *Grandes e Humildes na Epopeia Portuguesa do Oriente*, 2 Vol., Lisboa, 1942.
74. “Acheegas para o estudo do Planisfério dito de Cantino e das primeiras Explorações portuguesas do Litoral Brasileiro”, in *Anais*, Vol. VIII, Tomo I, J.I.U. Lisboa, 1953.
75. LEITÃO, Comte. Humberto, “As duas viagens de Cadamosto à África Ocidental”, in *O Centro de Estudos Históricos Ultramarinos e as Comemorações Henriquinas*, C.E.H.U., Lisboa, 1961.
76. LEITE, Duarte, *História dos Descobrimentos*, Cosmos, Lisboa, 1959.
77. *Coisas de Vária História*, Seara Nova, Lisboa, 1941.
78. *Descobridores do Brasil*, Livraria Lello, Lda, Editores, Porto, 1931.
79. LEWIS/RUNYAN, Archibald R./Timothy J, *European Naval and Maritime History, 300-1500*, Indiana University Press, Bloomington, 1990.
80. LUZ, Francisco Mendes da, *Regimento da Casa da Índia*, Inst. Cultura e Língua Portuguesa, Lisboa, 1992.
81. MACEDO, Jorge Borges de, “O Carácter Europeu dos Descobrimentos e o Sigilo Nacional na sua Realização”, in *Jaime Cortesão, um dos Grandes de Portugal*, Fundação Eng. António de Almeida, Porto, 1993.
82. MAJOR, Richard Henry, *The Life of Prince Henry the Navigator*, 2nd Edition (Reprint), Frank Cass & Co, London, 1967.
83. MARCUS, G. J., *The Conquest of North Atlantic*, The Boydell Press, Rochester, 1998.
84. *A Naval History of Enland. I The formative Centuries*, Longmans, London, 1961.

85. MARQUES, Alfredo Pinheiro, *A Maldição da Memória do Infante D. Pedro e as origens dos Descobrimentos Portugueses*, Centro de Estudos do Mar, Figueira da Foz, 1994.
86. MARTINEAU/MAY, Alfred/I.Ph., *Tableau de l'Expansion Européenne a Travers le Monde*, Librairie Leroux, Paris, 1935.
87. MCINTOSH, Gregory C., *The Piri Reis Map of 1513*, University of Georgia, Athens, 2000.
88. *Memórias da Literatura Portuguezas*, Lisboa, 8 Vols, Academia Real das Sciencias, Lisboa, 1792/1812.
89. *Memorial de varias couzas importantes, segundo se vera no Index seguinte*.
90. MENDONÇA, Manuela, *D. João II, um percurso humano e político nas origens da modernidade em Portugal*, Edit. Estampa, Lisboa, 1991.
91. MITCHELL, Mairin, *El Cano, the first circumnavigator*, Herder Publications, London 1958.
92. MONTEIRO, J.P. Franco, *As Donatarias de Alemquer*, M. Gomes, Lisboa, 1893.
93. MONTEIRO, Mario, *Aleixo Garcia, descobridor portuguez do Paraguay & da Bolívia, em 1524-1525*, Livraria Central, Lisboa, 1923.
94. MONTEIRO, Saturnino, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, Vol. I, Sá da Costa, Lisboa, 1989.
95. MORISON, Samuel Elliot, *Admiral of the Ocean Sea*, 2 Vols., Time Inc. New York, 1962.
96. *The European Discovery of America, The Northern Voyages, A.D. 500-1600*, Oxford University Press, New York, 1971.
97. *The European Discovery of America, The Southewrn Voyages*, Oxford University Press, New York, 1971.
98. MORRIS, Roger, *Atlantic Sail – Ten Centuries of Ships in the North Atlantic*, Aurum Press, London, 1992.
99. NASH, William Giles, *America, The True History of its Discovery*, Grant Richards Ltd, London, 1924.
100. *Os sete únicos documentos de 1500 conservados em Lisboa referentes à viagem de Pedro Álvares Cabral*, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1968.
101. OSÓRIO, Baltasar, *Ceuta e a Capitania de D. Pedro de Menezes (1415-1437)*, Academia das Ciências de Lisboa, Lisboa, 1933.
102. NUNES, Pedro, *Defensão do Tratado da Rumação do Globo para a Arte de Navegar*, Separata da Revista da Universidade de Coimbra vol. XVII, Coimbra, 1952.
103. PADFIELD, Peter, *Tide of Empires, 2 Vols., 1481-1654, 1654-1763*, Routledge & Kegan Paul, London, 1979.
104. PAVIOT, Jacques, *Portugal et Bourgogne aux Xve. Siècle*, C.C. Calouste Gulbenkian, Lisbonne, 1995.
105. PARRY, J. H., *The Discovery of the Sea*, Univ. of California Press, London, 1981.
106. *The Spanish Seaborne Empire*, Hutchinson, London, 1971.
107. PERES, Damião, *História dos Descobrimentos Portugueses*, Portucalense Editora, Porto, 1943.
108. *Regimento das Cazas das Indias e Mina*, Universidade de Coimbra, Coimbra, 1947.
109. PESSANHA, José Benedito de Almeida, *Os Almirantes Pessanhas e a sua descendência*, Imprensa Portuguesa, Porto, 1923.
110. PIMPÃO, Álvaro Júlio da Costa, A “*Cronica dos feitos de Guinee*” de Gomes Eanes de Zurara e o manuscrito Cortez-d'Estrées, Casa do Livro, Lisboa, 1930.

111. PRESTAGE, Prof. Edgar, *Viagens Portuguesas de Descobrimento*, Livraria Portugália, Lisboa, 1940.
112. The Portuguese Pioneers, Adam & Charles Black, London, 1966.
113. QUINTELLA, Ignacio da Costa, *Annaes da Marinha Portuguesa*, 2 Vol. Academia Real das Sciencias, Lisboa, 1839.
114. RAVENSTEIN, E.G., *Martin Behaim, his Life and his Globe*, George Philip & Son, London, 1908.
115. RAU, Virgínia, *Portugal e o Mediterrâneo no Séc. XV, alguns aspectos diplomáticos e Económicos das relações com a Itália*, Centro de Estudos de Marinha, Lisboa, 1973.
116. REGO, A. da Silva, *Do tempo, do Homem e da História*, Revista Studia, Número 101.
117. REIS, António Estácio dos, *Métodos de Navegação nos Séculos XV-XVIII*, EXPO, Lisboa, 1998.
118. REPARAZ, Gonzalo de, *Historia de la Colonización*, Editorial Labor, Barcelona, 1933.
119. RIBEIRO, Luciano, *Registos da Casa da Índia*, Introd. E Notas de, 2 Vols., Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1954.
120. RIETH, Eric, *Voiliers et Pirogues du Monde au Début du XIX^e Siècle*, Edit. Du May, Paris, 1993.
121. RONCIÉRE/ DU JOURDIN, Monique de la/Michel Mollat, In *Les Portulans- Cartes Maritimes du XIII^e au XVII^e Siècles*, Offices du Livre, Fribourg, 1984.
122. ROSE, Susan, *Medieval Naval Warfare, 1000-1500*, Routledge, London, 2002.
123. *The Navy of the Lancastrian Kings*, George Allen & Unwin, London, 1982.
124. SAMPAIO, Alberto, *Estudos Históricos e Económicos II, As Póvoas Marítimas*, Vega, Lisboa, 1979.
125. SANTARÉM, 2^o Visconde de, *Opúsculos e Esparsos*, 2 Vols., Libânio da Silva, Lisboa.
126. *Inéditos*, Libânio da Silva, Lisboa, 1910.
127. *Quadro Elementar das Relações Políticas e Diplomaticas de Portugal com as diversas potencias do Mundo*, 18 Tomos, Typ. da Academia Real das Sciencias, Lisboa, 1864.
128. *Prioridade dos Descobrimentos Portugueses* C.E.C. M. Infante D. Henrique, Lisboa, 1958.
129. *Recherches sur la priorité de la découverte des pays au de la du Cap Bojador et Essai sur l'Histoire de la Cosmographie et de la Cartographie pendant le Moyen-Âge*, Administração do Porto de Lisboa, Lisboa, 1989.
130. SANTOS, Domingos Maurício Gomes dos, *D. Duarte e as responsabilidades de Tânger (1433-1438)*, C.E.C.M. Infante D. Henrique, Lisboa, 1960.
131. SANTOS, Alfredo Ribeiro dos, *Jaime Cortesão, um dos Grandes de Portugal*, Fundação Eng. António de Almeida, Porto, 1993.
132. SANTOS, Antonio Ribeiro dos, *Memorias Historicas sobre alguns mathematicos Portuguezes, e Estrangeiros Domiciliados em Portugal, ou nas Conquistas*, In *Memorias da Litteratura Portuguesa*, Tomo VIII, Academia Real das Sciências, Lisboa, 1812, p. 148 e seg.
133. *Memoria sobre dois antigos Mappas Geograficos do Infante D. Pedro, e do Cartorio de Alcobaca*, Idem, p. 275 e seg.
134. *Memoria sobre a novidade da Navegação Portuguesa no Seculo XV*, Idem, p. 327.
135. SARAIVA, José Hermano, *Uma carta do Infante D. Henrique e o problema das causas da expansão portuguesa no Norte de África*, IN *Ethnos*, Vol. III, Lisboa, 1948.
136. SAUNDERS, A. C. de C. M. *A Social History of black slaves and freedmen in Portugal, 1441-1555*, Cambridge University Press, Cambridge, 1982.

137. SCHULTZ, Werner, *Andreaskreuz und Christusorden – Isabella von Portugal und Der Burgundische Kreuzzug*, Friburgo, 1976.
138. SILVA, Luciano Pereira da, *Obras Completas*, 3 Vol. Agência Geral das Colónias, Lisboa, 1943.
139. *Ships, Picture Reference*, Brockhampton Press, London, s/d.
140. S. LUÍS, Frei Francisco de, *Obras Completas do Cardeal Saraiva*, 10 Vol. Imprensa Nacional, Lisboa, 1872.
141. *Os Portuguezes em Africa, Asia, America e Oceania*, Lisboa, Typ. De Borges, Lisboa, 1849.
142. SOUSA, Thomaz Oscar Marcondes de, *A expedição de 1501.1502 e Amerigo Vespucci*. Réplica ao Prof. Damião Peres, Ecos do IV Congresso de História Nacional – São Paulo, 1950.
143. TAYLOR, E.G.R., *The Haven-finding Art*, 2nd Edit, Hollis & Carter, London, 1958.
144. THOMAS, Hugh, *The Slave Trade*, Picador, London, 1997.
145. *El Império Español*, Planeta, Barcelona, 2004.
146. TRIGOZO, Sebastião Francisco de Mendo, *Ensaio sobre os Descobrimentos e Commercio dos Portuguezes em as Terras Setentrionaes da America*, In *Memorias da Litteratura Portuguesa*, Tomo VIII, Lisboa, 1812.
147. TOLEDO, Isabel Alvarez de, Duquesa de Medina Sidonia, *No Fuimos nosotros*, La Tribune, Nice, s/d.
148. VIGNERAS, Louis-André, *The Discovery of South América and the Andalusian Voyages*, The University of Chicago Press, Chicago, 1976.
149. VITERBO, Sousa, *Trabalhos Náuticos dos Portugueses, Séculos XVI e XVII*, Impensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa, 1988.
150. WATERS, D. W., *The Elizabethan Navy and the Spanish Armada*, Rep. Mariner's Mirror, Vol. 35, No. 2, April 1949, National Maritime Museum, Greenwich, 1975.
151. WELCH, Rev. Sidney R., *Europe's Discovery of South Africa*, 5 Vols., Versão Portuguesa de António S. Figueiredo e C. Montez, Governo-geral da Colónia de Moçambique, Lourenço Marques, 1937.

Obras sobre Arqueologia Naval, Navios, e Construção Naval

1. AGUILAR, Marcos Cerveira de, *Advertências de Navegantes*, MS.
2. ALEYDES, Maria P. A. Van De Mortel, *A Cog-like Vessel from the Netherlands*, Tese apresentada ao Graduate School of the Texas A&M University, para obtenção do grau de MA, 198.
3. AL-HASSAN/HILL, Ahmad Y./Donald R., *Navires et Navigation – Sciences et Techniques en Islam*, Edifra/Unesco, Paris 1991.
4. ANDERSON, R.C., *Oared fighting ships*, Argus Books, 1976.
5. *Seventeenth-Century Rigging*, Percival Marshal & Co., London, 1955.
6. AUBET, Maria Eugenia, *The Phoenicians and the West*, Cambridge University Press, Cambridge.
7. *Ancient Sailing and Navigation*, Texto eletrónico, Copyright Canbooks 2002, <http://nabatea.net.sailing.html>.

8. BABUIN, Andrea, *Some remarks on Arab Ships in Byzantine Iconography*, In Aspects of Arab.
9. BANDEIRA, João de Sousa, *Tratado de Apparelhado do Navio*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1896.
10. BARATA, Filipe Themudo, *Os Navios e as Frotas do Mediterrâneo no Séc. XV*, Academia de Marinha, Lisboa, 2000.
11. BARATA, João da Gama Pimentel, *Estudos de Arqueologia Naval*, 2 Vols. Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa, 1989.
12. BARCELLOS, Christiano Senna, *Construções de Naus em Lisboa e Goa para a Carreira da Índia no começo do século XVII*, Sociedade de Geografia de Lisboa, Lisboa, s/d.
13. BASS, George F., Edit., *A History of Seafaring based on Underwater Archaeology*, Thames and Hudson, London, 1972.
14. BELLABARBA, Sergio, *The Ancient Methods of designing Hulls*, Mariner's Mirror, Vol. 79, August 1993, 274-292.
15. Idem, *Riddles: The Enigmas of "Orza" and "Poggia"*, The Mariner's Mirror, Vol. 81, Nº.2, May 1995.
16. /GUERRERI, Edoardo, *Vele italiane della costa occidentale*, Hoepli, Milano, 2006.
17. *Bi-Centenaire du Genie Maritime, 1765-1965*, S.P.E.I., Paris, 1965.
18. BIDDLECOMBE, George, *The Art of Rigging*, Charles Wilson, London, 1848.
19. BIRT, Douglas Phillips-, *A History of Seamanship*, George Allen & Unwin, London, 1971.
20. BRITO, F. Nogueira de, *Caravelas, Naus e galés de Portugal*, Porto, Lello & Irmão, s/d.
21. CALAHAN, H.A., *Rigging*, Author's Edition, s/l, 1940.
22. CAMERON, Ian, *Lodestone and Evening Star*. Odder & Stoughton, London, 1965.
23. CAMPAIGNAC, A., *Atlas do Génie Maritime*, Toulon, s/d, Obra fotocopiada.
24. CANO, Thomé, *Arte para Fabricar y Aparejar Naos, 1611*, Instituto de Estudios Canarios, La Laguna, 1964.
25. CARDOSO, António, *As Caravelas dos Descobrimentos e os mais ilustres Caravelistas*, Lisboa, Museu de Marinha, s/d.
26. CASACA, João Manuel Martins, *A Léngua Náutica Portuguesa, do séc. XV ao séc. XVIII*, Sociedade de Geografia de Lisboa, Lisboa, 2005.
27. CASSON, Leonel, *The Ancient Mariners*, 2nd Edit, Princeton University Press, 1991.
28. CASTANHEIRA, Edmundo, *Manual de Construção do Navio de Madeira*, Dinalivro, Lisboa, 1991.
29. CASTRO, Filipe Vieira de, *A Nau de Portugal, os Navios da Conquista do Império do Oriente, 1498-1650*, Prefácio, Lisboa, 2003.
30. CHAMPENOIS, Claude, *Les Armements Maritimes*, 2 Vols., Berger-Levrault & Ce, Paris, 1895.
31. CHAPMAN, Fredrik Henrik af, *Architectura Navalis Mercatoria*, Adler Coles, London, 1975.
32. CHAVANTES, *Compendio de Apparelhado dos Navios*, Lombaerts & C. Rio de Janeiro, 1881.
33. CICILLOT, Furio, *Notte sulle Caravellae Medievali Mediterranee*, Pub. No site da Texas A & M University, 2008.
34. COELHO, Eduardo Teixeira, *A Arte de Bem Navegar, Navios Europeus do Século XIV ao Início do Século XVI, Época de Ouro*, Costa da Caparica, 2000.

35. CORBETT, Juilian S., *Drake and the Tudor Navy*, Temple Smith, Aldershot, 1988.
36. CORREA, José Cândido, *Memoria acerca das construções e armamentos navais e dos estabelecimentos de ensino que lhe dizem respeito*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1888.
37. COSTA, Leonor Freire, *Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa*, Patrimonia, Cascais, 1997.
38. CRESCENTII, Bartolomeo, *Della Nautica Mediterranea*, In The Nautical Archaeology Digital Library-Shipbuilding Treatises-Nautica Mediterranea, Libro Primo, em 2008.
39. CRONEAU, Construction du Navire, G. Masson, Paris, s/d.
40. CRUZ, M. Rosário S. Themudo Barata A., *O Sistema de Distribuição das Cargas nas Armadas da Índia*, Inst. Nacional de Investigação Científica, Lisboa, 1988.
41. CUNLIFFE, Barry, *Europe Between the Oceans, 9000 BC-AD 1000*, Yale Univ. Press, London, 2008.
42. *Dieta Nautica e Militar*, MS, 1720.
43. DODDS/MOORE, James/James, *Building the wooden fighting ship*, Hutchinson, London, 1984.
44. DOMINGUES, Francisco Contente, *A Caravela como Símbolo dos Descobrimentos; A Construção Historiográfica de um Mito*, In Nação e Identidades Portugal, os Portugueses e os Outros, Eds.Fernandes/Henriques/Horta/Matos, Hermenegildo/Isabel Castro/José da Silva/Sérgio Campos, Centro de História da FLUL, Lisboa. 2009.
45. *O mistério Histórico das Caravelas Latinas*, Reportagem da Revista Vega, Lisboa, Abril de 2005.
46. DURO, Cesáreo Fernández, *Disquisiciones Nauticas*, 6 Vol. Ministerio de Defensa, Madrid.
47. EICKOFF, Ekkehard, *Venedig, Wien und die Osmanen, Umbruch in Süsteuropa, 1645-1700*, Klett-Cotta, Stuttgart, 1988.
48. ELBL, Martin Malcolm, *The Portuguese Caravel and onserve Shipbuildig; phases of development and diversity*, Revista da Universidade de Coimbra, Vol. XXXII, Coimbra, 1986.
49. ESPARTEIRO, António Marques, *Três Séculos no Mar*, Ministério da Marinha, Lisboa.
50. *Aparelho e Manobra dos Navios*, Lisboa, 1943.
51. ETAGES, Marie-Françoise Huyghues des, *Les Voiliers vus par les Paintres*, Edita, Lausanne, 1988.
52. ETAYO, Carlos, *A Arqueologia Naval e as Viagens de Descobrimento – Los Barcos del 1er Viaje de Colón*, Academia de Marinha, Lisboa, 1998.
53. FERREIRA, Raul Cesar, *A Construção Naval*, Ed. Autor, Lisboa, 1919.
54. FELGUEIRAS, Otávio Lixa, *Uma presumível herança germânica na construção naval tradicional*, Academia de Marinha, Lisboa.
55. *A influência dos mestres construtores de Génova e Pisa na reconversão da construção naval no séc. XII, na Galiza – base da técnica dos navios dos descobrimentos*, In I Simpósio de História Marítima, Academia de Marinha, Lisboa, 1994.
56. FONSECA, Henrique Alexandre, *Os Estaleiros da Ribeira das Naus*, Academia de Marinha, Lisboa, 1990.
57. *O Arsenal da Ribeira do Ouro*, Academia de Marinha, Lisboa, 1989.
58. *Contribuição para o estudo das Características das Naus e Galeões dos Séculos XVI e XVII*, Lisboa, Academia de Marinha, 1992.
59. FONSECA, Henrique Quirino da, *A Caravela Portuguesa*, 2 Vols., Ministério da Marinha, Lisboa, 1978.

60. *Memórias e Conferências sobre História e Arqueologia*, Serv. Industriais da C.M.L., Lisboa, 1935.
61. FRANCO, Salvador Garcia, *Instrumentos Nauticos en Museu Naval*, Inst. Histórico de Marina, Madrid, 1959.
62. FERNANDES, Fernando Lourenço, *A Armada de 1500 e as singularidades de Arribada na escala do Atlântico Sul*, Academia de Marinha, Lisboa, 1992.
63. FRIEL, Ian, *The Good Ship*, British Museum Press, London 1995.
64. GARDINER, Robert, *Cogs, Caravels and Galleons, The Sailing Ship 1000-1650*, Conway Maritime Press, London, 1994.
65. *The Earliest Ships, The Evolution of Boats into Ships*. Conway Maritime Press, London, 1996.
66. GARYANTES, *Handbook for Shipwrights*, McGraw-Hill, London, 1944.
67. GERTWAGEN, Ruth, *The concept of Ports in the Medieval Eastern Mediterranean; Construction and Maintenance on Crete to the End of the Fifteenth Century*, In International Journal of Maritime History, Vol. XII, nº. 1, June 2000.
68. GILLMER, Thomas C., *A History of working watercraft of the Western World*, Tab Books, Camden, 1972
69. GOMES, A. Sousa, *Carpinteiros da Ribeira das Naus*, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1931.
70. GOMES, Carlos Alberto da Encarnação, *Navios constantes da Chancelaria de D. João II, Apointamentos da Chancelaria de D. João II, Corpo Cronológico I Parte, Corpo Cronológico II Parte*, em disquete, Museu de Marinha, Lisboa, s/d.
71. GOULD, Richard A., *Archaeology and the Social History of Ships*, Cambridge University Press, New York, 2001.
72. GREENHILL, Basil, *Archaeology of the Boat*, A & C Black, Lts, London 1976.
73. *The Evolution of the Sailing Ship, 1250-1580*, Conway Maritime Press, London, 1995.
74. GUILMARTIN, Jr, John F., *Galleons and Galleys*, Cassel and Co, London, 2002.
75. GUTHRIE, J., *Bizarre Craft of Portugal*, In The Mariner's Mirror, Vol. 35, No.3, 1949.
76. HAZLETT, Alexander Dean, *The Nau of the Livro Nautico –Reconstructing a Sixteen-Century Indianman from Texts*, Submitted to the Office of Graduate Studies of Texas A&M University, 2007.
77. HAYWOOD, John, *Dark Age Naval Power*, Anglo-Saxon Books, Norfolk, 2006.
78. HAWS/HURST, Duncan/Alex A., *The Maritime History of the World*, 2 Vols., Teredo Books, Brighton, 1985.
79. HOLMES, Sir George O. V., *Ancient and Modern Ships*, 2 Vols, Victoria and Albert Museum, London, 1907.
80. HUTCHINSON, William (Mariner), *A Treatise On Naval Architecture*, 1794. Reprinted by Conway Maritime Press, London, 1969.
81. IRIA, Alberto, *As Caravelas do Infante e os Caiques do Algarve. Subsídios para o Estudo da Arqueologia Naval Portuguesa*, Associação dos Arqueólogos Portugueses, Lisboa, 1958.
82. JADOS, Stanley S., *Consulate of the Sea and Related Documents*, University of Alabama, 2001.
83. JAL, A., *Archéologie Navale*, 2 Tomes, Arthus Bertrand, Paris, 1840.
84. JOBÉ/PLUMMER/HILTON, J./R/G.W., *Bateux à Roues d'Europe et d'Amerique*, Edit-Lazarus, Paris, 1976.
85. JONES, Dilwyn, *Boats*, Egyptian Bookshelf, British Museum Press, London, 1995.

86. JOHNSTONE, Paul, *The Sea-craft from Prehistory*, Routledge & Kegan Paul, London, 1980.
87. *The Archaeology of Ships*, The Bodley Head, London, 1974.
88. JOHNSTONE/TILLEY, Paul/A. F., *An Unusual Portuguese Fishig Boat*, IN *The Mariner's Mirror*, Vol. 62, No. 1, 1976.
89. KONIJNRNBURG, E. Van, *L'Architecture Navale depuis ses Origines*, 3 Tomes, Association Internationale Permanente des Congrès de Navegation, Bruxelles, 1895-1900.
90. KONSTAM, *Spanish Galleon, 1530-1690*, Osprey, Oxford, 2004.
91. LAVERY, Brian, *The Arming and Fitting of English Ships of war, 1600-1815*, Conway Maritime Press, London, 1987.
92. LABURU, Miguel, *La nao Ballenera Vasca del Siglo XVI*, Caja de Ahorros Municipal, San Sebastian, 1989.
93. *La Marine et les Colonies-Commerce*, Firmin-Didot, Paris, 1888.
94. LÄNDSTROM, Bjorn, *O Navio*, Europa-América, Lisboa, s/d.
95. LANE, Frederick Chapin, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, John Hopkins University Press, London, 1990.
96. LAVANHA, João Baptista, *Livro Primeiro de Architectura Naval*, Academia de Marinha, Lisboa, 1996.
97. LAVERY, Brian, *Deane's Doctrine of Naval Architecture*, Conway Maritime Press, London, 1981.
98. *The Arming and Fitting of English Ships of war, 1600-1815*, Conway Maritime Press, London.
99. LEATHER, John, *Clinker Boatbuilding*, Adlard Coles, London, 1980.
100. *L'Encyclopedie Diderot et d'Allembert, Marine*, Fac-simil, Inter-Livres, s/l, s/d.
101. LEWIS/RUNYAN, Arhibald R/Timothy J., *European Naval and Maritime History, 300-1500*, Midland Books, Indiana Univ. Press, Bloomington, 1990.
102. LIN, Shih-Han Samuel, *Lading of the late Bronze Ageat Uluburun*, A Thesis submitted to the Office of Graduate Studies of Texas A&M University, 2003.
103. *Livro nautico ou meio pratico de construção de navios e galés antigas, [Ms] 2 vol., ca 1580-ca1590*, Biblioteca Nacional de Portugal, Lisboa.
104. LOIR, Maurice, *La Marine Française*, Hachette, Paris, 1893.
105. LOPES, Luís Seabra, *Sistemas legais de Medidas de Peso e Capacidade, do Condado Portucale ao Século XVI*, texto eletrónico In *Portugália, Nova Série*, Vol XXIV, 2003.
106. MACAULAY, David, *Ship, Dorling Kindersly, London, 1994.*
107. MALLAÍNA, Pablo E. Pérez-, *Spain's Men of the Sea, Daily Life on the Indies Fleets in the Sixteenth Century*, The John Hopkins Univ. Press, Baltimore, 1998.
108. MANGIN, Arthur, *Voyages et Découvertes, Outre-Mer, au XIX^e Siècle*, Ad. Mame & Cie, Tours, 1863.
109. MANN, Charles C., 1491, *New Revelations of the Americas Before Columbus*, Vintage Books, New York, 2006.
110. MARCUS, G.J., *A Naval History of England, I The Formative Years*, Longman's, London, s/d.
111. *Master seafarers – The Phoenicians and the Greeks*, Periplus, London, 2003.
112. MARX, Robert, F., *The voyage of the Niña III*, Arthur Barker, London, 1964.
113. MATTINGLY, *L'épopée de l'Invincible Armada*, Presses Univ. De France, Paris, 1963.
114. McGRAIL, Seán, *Ancient Boats and Ships*, Shire Publications, Princes Risborough, 2006.

115. *Boats of the World, from the Stone Age to Medieval Times*, Oxford Univ. Press, Oxford, 2004.
116. MCKEE, Eric, *Clenched lap or clinker*, National Maritime Museum, London, 1972.
117. *Medieval Trade In the Mediterranean World*, Trans. Robert S. Lopez & Irving W. Raymond, Columbia Univ. Press, New York, 2001.
118. MEISSONNIER, Jean, *Voliers de l'époque romantique peints par Antoine Roux*, Edita, Lausanne, 1968.
119. MENDONÇA, Henrique Lopes de, *Estudos sobre navios Portuguezes nos Séculos XV e XVI*, Academia Real das Sciencias, Lisboa, 1892.
120. MENDOZA, Blanca Margarita Rodriguez, *Standardization of Spanish Shipbuilding: Ordenanzas para la Fabrica de Navios de Guerra e Mercante-1607, 1613, 1618*, A Thesis submitted to the Office of Graduate Studies, Texas A&M University, 2008.
121. MIDDENDORE, F.L., *Bemastung und Takelung der Schiffe*, Horst Hamecher, Kassel, 1971.
122. MILLOT, Stanislas, *Traité de Voilure*. Edit. Géographiques, Maritimes et Coloniales, Paris, 1926.
123. MOLLAT, Michel, *Les Sources de L'Histoire Maritime en Europe, du Moyen Age au XVIIIe Siècle*, Actes du Quatrième Colloque International de Histoire Maritime, S.E.V.P.E.N., 1962.
124. MONDFELD, Wolfram zu, *Wasa, Swedishes Regalschiff von 1628*, 2 Vols., Mosik Verlag, München, 1981.
125. MORINEAU, Michel, *Jauges et Methodes de Jauge Anciennes et Modernes*, Cahiers des Annales, n° 24, Armand Colin, Paris, 1966.
126. MORRISON, John, *The Ship, Long Ships and Round Ships*, National Maritime Museum, London, 1980.
127. MOTA, Vice-Almirante Teixeira da, *IN MEMORIAM*, 2 Vols., Academia de Marinha, Lisboa, 1987-89.
128. MOTT, Lawrence V., *Sea Power in the Medieval Mediterranean – The Catalan-Aragonese Fleet in the War of the Sicilian Vespers*, University Press of Florida, Gainesville, 2003.
129. MUDIE, Colin, *Sailing Ships*, Adlard Coles Nautical, London, 2000.
130. NARES, Sir George, S., *Traité de Manoeuvre et de Matelotage*, 1860-1883, Fac-simile, Le Chasse-Marée.
131. NAVARRETE, *Disertacion sobre la Historia de la Nautica Y de las Ciecias Matemáticas que han contribuido á sus progressos entre los españoles*, Fac-simile, Paris-Valencia, Valencia, 1992.
132. NELSON, Arthur, *The Tudor Navy, 1485-1603*, Conway Maritime Press, London, 2001.
133. *Norte dos Pilotos, Guia dos Curiosos*, Manuel dos Santos Rapozo, MS, 1730-1735, Biblioteca da Marinha, Rio de Janeiro.
134. *Norte dos Pilotos, Guia de Curiozos, Um livro de Marinharia do Século XVIII*, José Manuel Malhão Pereira, Mar de Letras, Ericeira, 2008.
135. O'NEILL, Timothy, *Merchants & Mariners in Medieval Ireland*, Irish Academic Press, Dublin, 1987.
136. OERTLING, Thomas J., *Ship's Bilge Pumps*, Texas A&M University Press, London, 2007.

137. OLIVEIRA, Pe. Fernando, *A Arte da Guerra do Mar*, Ministério da Marinha, Coleção Documentos, Lisboa, s/d.
138. Idem, *Livro da Fabrica das Naus*, Academia de Marinha, Lisboa, 199.
139. Idem, *Ars nautica*, Ms, conserva-se na biblioteca da Universidade de Leiden Holanda. Foi descoberto e dado a conhecer pelo Prof. Luís de Matos, em 1960, no Boletim Internacional de Bibliografia Luso-Brasileira, Vol. I, n.º 1, pg. 239.
140. OLIVEIRA, João Braz de, *Aparelho e Manobra dos Navios*, Lisboa, 1943.
141. *Modelos de navios que existiram na Esola Naval e pertenceram ao Museu de Marinha*, 2ª edição.
142. OLIVEIRA, Arantes e, *A Engenharia de Estruturas, especialidade irmã da Architectura Naval*, Centro de Estudos de Marinha, Lisboa, s/d.
143. ORELLANA, *Historia de la Marina de Guerra Española*, Fac-simile, 3 Tomos, Salvador Manero Bayarri, Barcelona, 1993.
144. *Portuguese Voyages. 1498-1663*, Edited by C.D. Ley, Phoenix Press, London, 2000.
145. *O Parecer de uma Junta de Pilotos em 1635, sobre a Navegação entre Lisboa e a Índia*, Arquivo Histórico da Marinha, Vol. 1, 1933-36, Lisboa, 1936, pp. 245-249.
146. OPPENHEIM, M., Edit., *Naval Accounts and Inventories of the Reign of Henry VIII*, Records Society, London, 1897.
147. PÂRIS, François-Edmond, *Souvenirs de marine onservees. Collection de plans ou dessins de navires et bateaux anciens ou modernes existants ou disparus, avec les éléments numériques nécessaires à leur construction*, Paris, 1882.
148. *L'Essai sur la construction navale des peuples extra-européens ou pirogues Construits par les habitants de l'Asie, de la Malaisie, du Grand Océan et de l'Amérique dessinés et mesurés pendant les voyages autour du monde de L'Astrolabe, La Favorite et L'Artémise*, Paris, 1848.
149. RIBEIRO/LAGOA, Calm. Freitas/Visconde de, *Grandes Viagens Portuguesas de Descobrimento e Expansão*. Ministério do Ultramar, Lisboa, 1951.
150. PASTOR, Xavier, *The Ships of Cristopher, Columbus, Santa Maria, Niña, Pinta*, Conway Maritime Press, London, 1992.
151. PEDROSA, Comte. Fernando Gomes, *Alguns Documentos Inéditos sobre Caravelas e Galeões*, Comunicação à Academia de Marinha, Abril de 2009.
152. PICARD, Cristophe, *L'Océan Atlantique Musulman, de la Conquête Arabe à l'Époque almohade*, Maisonneuve & Larose, Paris, 1997.
153. PIRES, Alm. Tengarriinha, *Caravelas dos Descobrimentos*, I, IIA, IIB, IIC e IID, Painel sobre a Caravela dos Descobrimentos, Academia de Marinha, Lisboa, 1980-1990.
154. *Planches de L'Encyclopedie Méthodique*, Padoue, 1788.
155. PRIEGUE, Elisa Ferreira, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Fundacion "Pedro Barrie de la Maza", Santiago de Compostela, 1988.
156. QUINTELLA, Ignacio da Costa, *Annaes da Marinha Portuguesa*, 2 Vols., Academia Real das Sciencias, Lisboa, 1839.
157. RAMPAL, G. Clerc-, *Les Navires*, Hachette, Paris, 1921.
158. RANGLES, W.G.L., *Da Terra Plana ao Globo Terrestre*, Gradiva, Lisboa, 1990.
159. REGUEYRA, Don Henrique Manera, *El Buque en la Armada Española*, Silex, Madrid, 1981.
160. *Relação das Naus e Armadas da Índia*, Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, Coimbra, 1985.

161. RIUS, Albert Estrada-, *La Drassana Reial de Barcelona a l'edat Mitjana*, Museu Marítim de Barcelona, Barcelona, 2004.
162. ROSE, Susan, *The Medieval Sea*, Continuum, London, 2007.
163. RODRIGUEZ, Afonso Cayetano de Almeida, *Tratado do que deve saber hũ bom Soldado pa Ser bom Capitam de Mar e g(u)erra*, In Um desconhecido Tratado de Arte Naval Portuguesa do Século XVII, A. Gomes Rocha Madahil, Arquivo Histórico da Marinha, Vol. 1, 1933-36, Lisboa, 1936, pp. 277-293.
164. RUDDOCK, Alwyn A., *Italian Merchants and Shipping in Southampton, 1270-1600*, University College, Southampton, 1951.
165. RULE, Margaret, *The Mary Rose, The excavation and Raising of Henry VIII's Falgship*, Conway Maritime Press, London, 1982.
166. SALGADO, Augusto A. Alves, *Seis Galeões da Coroa de Portugal para Filipe II*, Academia da Marinha, Lisboa, 2001.
167. SANTOS, A. Monteiro dos, *Vilacondenses Carpinteiros de ribeira na Ribeira das Naus de Lisboa, (1608-1794)*, MS. Oferecido ao autor em 1996.
168. SANZ, Francisco de Bofarull y, *Antigua Marina Catalana*, Facsimil, Paris Valencia, Valencia, 1995.
169. SCAMMELL, *The Worl Encompassed-The first European maritime empires, c. 800-1650*, Methuen & Sons, London, 1981.
170. SCHWARZ, George Robert, *The History and development of Caravels*, a thesis submitted to The Office of Graduate Studies of Texas A&M University, May 2008.
171. SERRANO, José Luis Rubio, *Arquitectura de las Naos y Galeones de las Flotas de Indias 1492-1590*, Ediciones Seyer, Madrid, 1991.
172. SIMMONS III, Joe J., *Those Vulgar Tubes*, Texas A&M University Press, London, 1998.
173. SOARES, A. J. Silva, *Náutica Portuguesa – Um contributo para a defesa do seu valor Histórico*, Lisboa, 1993.
174. SOTO, José Luis Casado, *Aproximación a la tipologia naval Cantábrica en la primera mitad Del siglo XVI.*, ITSAS memoria- Revista de Estudios marítimos de País Vasco, 1998.
175. Los Barcos Españoles del Siglo XVI y LA Gran Armada de 1588, Edit. San Martin, Madrid, 1988.
176. Barcos utilizados por Colón para Descubrir y Volver, Junta de Castilla Y León, 2006.
177. SOUSA, Alm. Morais e, *A Sciência Náutica dos Portugueses nos Sécs. XV e XVI*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1924.
178. *Suceso de las Naves y Armadas desde el Año de 560...* (até 1593), Arquivo Histórico da Marinha, Vol. 1, 1933-36, Lisboa, 1936, pp. 203-218.
179. TATO, Julio F Guillén y, *La carabela Santa Maria*, Ministerio de Marina, Madrid, 1927.
180. *The Earliest Ships*, Conway's History of the Ship, Brassey's (UK) Ltd, London, 1996.
181. *The Lore of Ships*, Crescent Books, New York, 1975.
182. *The Ship – Long ships and round ships*, National Maritime Museum, London, 1980.
183. *The Seaman's Vademecum*, London, 1707.
184. *The trireme project, Operational Experience, 1987-90. Lessons Learntm Edit. Timothy Shaw, Oxbow Monograph, Oxford, 1993.*
185. Thomas, David, A., *The Illustrated Armada Handbook*, Harrap, London, 1988.
186. THROCKMORTON, Peter, *Shipwrecks and Archaeology*, The Scientific Book Club, London, 1970.

187. UNDERHILL, Harold A., *Masting and rigging the clipper ship & ocean carrier*, Brown, Son & Ferguson, Gasgow, 1988.
188. VALLARINO, Baltazar, *Arte de Aparejar y Maniobras de los Buques*, Facsimil, Paris-Valencia, Valencia, 1998.
189. VALENTI, Vincent Nicholas, *Transitions in Medieval Mediterranean Shipbuilding, a Reconstruction of the Nave Quadra of the Michael of Rhodes Manuscript*, a thesis submitted to The Office of Graduate Studies of Texas A&M University, August 2009.
190. Vários Autores, *IN MEMORIAM* Vice-Almirante Teixeira da MOTA, 2 Vols., Academia de Marinha, Lisboa, 1987-89.
191. VASCONCELLOS, Frazão de, *Leandro Roiz – Construtor Naval Micaelense dos Séculos XVI e XVII*, Sep. Boletim Geral do Ultramar, Lisboa, 1962.
192. *As Naus «Garças», Nota Histórica*, Sep. Revista “O mundo Português”, Lisboa, 1941.
193. *A Nau “N^a S^a de Bettencour”*, Diário de Notícias, Lisboa, 31/05/1925.
194. VENCE, Jules, *Construction et Manœuvre des Bateaux & Embarcations a Voilure Latine*, Augustin Challamel, Paris, 1897, Fac-similé, Edit. Omega, Nice, 1988.
195. VIAL, Ignacio Fernández, *Historia Marítima de Andalucía*, Algazara, Málaga, 1999.
196. VIEGAS, Calm. Vasco, *Subsídios para o Estudo da Arquitectura Naval Portuguesa*, Cópia policopiada, Comissão para o Estudo dos Barcos Portugueses, GAMM, Lisboa, 1987.
197. VILLEHUET, M. Bourdé de, *O Manobreiro, ou Ensaio sobre a Theorica e a Pratica dos Movimentos do Navio e das Evoluções Navais*, Traduzido por Joaquim Manuel do Couto, Of. Simão Thaddeo Ferreira, Lisboa, 1794.
198. VILLIERS, Alan, *The Western Ocean*, Nuseum Press Ltd., London, 1957.
199. XAVIER, Hernani Amaral, *As Caravelas dos Descobrimentos*, 1989, não publicado.
200. “Ainda as manobras da vela latina nas caravelas do Atlântico”, in *I Simpósio de História Marítima*, Academia de Marinha, Lisboa, 1992.
201. *Novos Elementos para o Estudo da Arquitectura Naval Portuguesa Antiga*, Academia de Marinha, Lisboa, 1992.
202. *A Caravela dos Descobrimentos, Um Guia para Professores, destinado à preparação da visita à Caravela “Boa Esperança”*, CNCDC-Aporvela, Lisboa, 1997.
203. *As Caravelas dos Descobrimentos, Videograma para Distribuição pelas Escolas*, GTMECDP, Lisboa, 1997.
204. “O Descobrimento do Brasil”, in *Programa das Comemorações no Mar Brasil-500*, C.N.C.D.P., Lisboa, 2000.
205. *A Evolução dos Navios dos Descobrimentos, Estudo Iconográfico dos Navios dos Descobrimentos*, Academia de Marinha, Lisboa, 2001.
206. *A Génese do Primeiro Império Marítimo Mundial*, 2002, ainda não publicado.
208. *A Marinha Real Portuguesa – Do Início da Nacionalidade até D. João II*, Comunicação à Academia de Marinha em 2004, em fase de Publicação na mesma Academia.
209. *A Marinha Portuguesa da Primeira Dinastia*, Academia de Marinha, Lisboa, 2008.
210. *A Ascendência dos Barcos Tradicionais Portugueses*, Academia de Marinha, Lisboa, 2009.
211. “O Mistério de Lançarote da Franca, aliás, Lancelloto Malocello, aliás...”, in *Grandes Enigmas da História de Portugal*, Ésquilo, Lisboa, 2009.
212. *O Segredo do Descobrimento da Ilha da Madeira*, Idem.
213. *Uma antiga hipótese que faz sentido*, Idem.
214. *Os Mapas que o Infante D. Pedro teria trazido das suas viagens (1425/28) e os desastinos do Sr. Menzies*, Idem.

215. *Apontamentos para uma Nova História da Marinha Portuguesa*, 2010, ainda não publicado, mas existem dois exemplares manuscritos na Academia de Marinha.
216. ZVI, Herman, *Peoples, Seas and Ships*, G.P. Putnam's Sons, New York, 1967.
217. ZYSBERG, André, "Le temps des Galères", in *Quand voguaient les Galères*, Editions Ouest-France, Paris, 1991.
218. WATSON, Thomas H., *Naval Architecture; A Manual on Layng-Off*, Longmans, Green & Co, London, 1903.
219. WELSH, Frank. *Building the Trireme*, Constable, London, 1988.
220. WERNHAM, R.B., *The Expedition of Sir John Norris and Sir Francis Drake to Spain and Portugal, 1589*, Temple Smith, London, 1988.

Obras sobre Barcos Tradicionais e Artes de Pesca

1. BRANCO, Manuel de Castello, *Embarcações e Artes de Pesca*. Lisnave, Lisboa, 1992.
2. CABEÇADAS / SOARES / GUERRA, Henrique/ Joaquina/ António Joaquim, *Embarcações Tradicionais do Sado*, Museu de Arqueologia e Etnografia do Distrito de Setúbal, 1986.
3. CABRAL, J. A. Neves, *Meia-Lua da Costa da Caparica*, Junta Distrital de Setúbal, Setúbal, 1969; *Caderno de Todos os Barcos do Tejo*, Ed. Fac-similada da CML, Lisboa, 1982.
4. CLARKE, Robert M.A., *Open Boat Whaling in the Azores*, Cambridge Univ. Press, Cambridge, 1954.
5. FILGUEIRAS, Octávio Lixa, *A Arte da Construção no Estudo das Tradições Navais*, Centro de Estudos Humanísticos da Universidade do Porto, Porto, 1958; *A lancha Poveira e o Saveiro de Valbom*, Centro de Estudos Humanísticos, Porto, 1958; *O Barco Poveiro*, Contemporânea Editora Lda, Matosinhos, 1995; *Rabões da Esquadra Negra*, Sep. Dos números 87 a 93 de "O Pejão", Porto, 1956.
6. LEITÃO, Manuel, *Os Saveiros*, Museu da Marinha, Lisboa, 2000; *Boats of the Lisbon River*, The Fragata, National Maritime Museum, Greenwich, 1978.
7. SIMÕES/SILVA, Ferdinando Oliveira/António Marques da, *A Muleta*, Museu de Marinha, Lisboa, 2009.
8. MARQUES, Mestre Luís António, *História da Colecção Seixas*, Museu de Marinha, Lisboa, 1985.
9. MARQUES/LOPES/Francisco Marques/Ana Maria, *Faina Maior, a pesca do Bacalhau nos mares da Terra Nova*, Quetzal, Lisboa, 1996.
10. MATTOS, Armando de, *O Barco Rabelo*, Junta de Província do Douro Litoral, Porto, 1940.
11. MOLLAT, Michel, *Histoire des Pêches Maritimes en France*, Bibliothèque historiquePrivat, s/l, 1987.
12. MONTEIRO, José Reduto, *Iconografia dos Moliceiros*, Trabalho apresentado ao Dr. José Luís de Matos, para a Cadeira de iconografia, F.L.U.L; Lisboa, 1987.
13. MOUTINHO, Mário, *História da Pesca do Bacalhau*, Estampa, Lisboa, 1985.
14. NABAIS, António J., *História do Concelho do Seixal*, Vol. 2 Barcos, - Câmara Municipal do Seixal, 1982.
15. NEVES, Joaquim Pacheco, *Vila do Conde*, Câmara Municipal de Vila do Conde, Vila do Conde, 1991.
16. SILVA, António Marques da, *A Canoa de convés do Algarve*, Museu Marinha, Lisboa.

17. TRAUNG, Jan-Olof, Edit., *Fishing Boats of the World*, 3 Vols., FAO/Fishing News (Books) Ltd, West Byfleet, 1975.
18. SANTOS, Luís Filipe Rosa, *A pesca do atum no Algarve*, 1989.
19. SANZ, Jose Maria Navaz y, *Pesca Marítima - Artes de Pesca, Embarcaciones, Pesquerias, Industrias*, Instituto Social de la Marina, Madrid, 1945.
20. SILVA, António Marques da, *O Barco Moliceiro*, Museu da Marinha, Lisboa, 2007.
21. VILLIERS, Alan, *A Campanha do Argus*, Clássica Editora, Lisboa, s/d.

Dicionários e Enciclopédias

1. *Advanced Learner's English Dictionary*, Collins-Cobuild, London, 1995.
2. *As Grandes Datas da História de Portugal*, António Moreira/Alcino Pedrosa, Notícias, Lisboa, 2004.
3. *A Terminologia Naval Portuguesa anterior a 1460*, Maria A. Carbonell Pico, Sociedade de Língua Portuguesa, Lisboa, s/d.
4. CONDE DE S. VICENTE, *Anotasoens para o Regimento de Signais e Ordens Gerais do Marechal o Conde de Tourville*, MS, séc. XVIII, propriedade do autor.
5. COSTA, Victorino Gomes da, *Guia de Instrução Profissional do Marinheiro*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1897.
6. *De la Quille a la Pome du Mât, Dictionnaire de Marine*, H. Paasch, Louis Bataille et Marcel Brunet, Société d'Éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales, Paris, 1937.
7. *Encyclopédie des Voiliers*, Dominique Buisson, Edita, Lausanne, 1994.
8. *Encyclopédie des Navires, Angelucci/Cucari, Enzo/Atílio*, Elsevier, Bruxelles, 1979.
9. *Encyclopedia of Ships and Seafaring*, Edit. Peter Kemp, Reference Int. Publishers, London, 1980.
10. ESPARTEIRO, Comt. Antonio Marques, *Dicionário de Marinha Português-Inglês*, Centro de Estudos de Marinha, Lisboa, 1975; Idem, *Inglês-Português*, 1974.
11. LEITÃO, Dr. Manuel, *Terminologia Náutica Portuguesa – Terminologia técnica, náutica, nas línguas portuguesa e inglesa*, MS Policopiado, Oeiras, 1990.
12. *Novo Dicionário da Marinha de Guerra e Mercante*, António Gregório de Freitas, Imprensa Silviana, Lisboa, 1835.
13. NUNES, E. Borges, *Abreviaturas Paleográficas Portuguesas*, Lisboa, 1980-81.
14. *Diccionario Portugués-Español, Español-Portugués*, David Ortega Caverro, Editorial Ramon Sopena, Barcelona, 1977.
15. *Dicionário de História dos Descobrimentos*, 2 Vol., Dir. Luís de Albuquerque, Círculo de Leitores, Lisboa, 1995.
16. *Diccionario de Historia de España*, 3 Vols., Revista de Occidente, Madrid, 1968.
17. *Dicionário de História de Portugal*, 4 Vol. Dir. Joel Serrão, Iniciativas Editoriais, Lisboa.
18. *Dicionário Ilustrado de Marinha*, António Marques Esparteiro, Clássica Editora, s/d.
19. *Dicionário da Língua Portuguesa Contemporânea*, 2 Vol., Academia das Ciências-Verbo, Lisboa, 2001.
20. *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, Comtes. Humberto Leitão e J. Vicente Lopes, C.E.H.U, Lisboa, 1974.
21. *Dictionary of World History*, Edit. Howat, G.M.D., Nelson, Melbourne, 1973.
22. *Dictionnaire Bordas*, Dictionnaire du Français Vivant, Bordas, Paris, 1972.

23. *Dictionnaire de la Marine à la Voile*, Bonnefoux et Paris, LaFontaine au Roi, Paris, 1987.
24. *Dizionario Enciclopedico Marinaresco*, Lega Navale Italiana, Nautica Editrice, Roma, 1971.
25. *Enciclopedia Espasa*, 2 Vol., Espasa-Calpe, Madrid, 1995.
26. *Encyclopédie Médiévale*, Viollet le Duc, Inter-Livres, Paris, 1978.
27. *Encyclopedia of Ships and Seafaring*, Ed. Lt. Cmdr. Peter Kemp. Stanford Maritime, London, 1980.
28. *Encyclopédie des Navires*, Enzo Angelucci/Attilio Cucari, Elsevier-Séquoia, Paris/Bruxelles, 1979.
29. *Encyclopédie des Voiliers*, Dominique Buisson, Edita, Lausanne, 1994.
30. *Falconer's Marine Dictionary*, Davis and Charles Reprints, Newton Abbot, 1970.
31. *Guia de Instrução Profissional do Marinheiro*, Victorino Gomes da Costa, Imprensa Nacional, Lisboa, 1897.
32. *História Universal Comparada*, 8 Vol., Círculo de Leitores, Lisboa, 1985
32. *Illustrated Marine Encyclopedia*, Capt. H. Paasch, facsimile, Argus Books, 1977.
33. *The Christopher Columbus Encyclopedia*, 2 Vols., Edit Silvio A. Bedini, MacmillanPublishers, 1992.
34. *The New College Latin & English Dictionary*, John C. Traupman, AMSCO, New York, 1994.
35. *Oxford Illustrated Encyclopedia, World History from Earliest Times to 1800*, Guild Publishing, London, 1988.
36. *Paasch's Illustrated Marine Dictionary*, Captain H Paasch, Reprint Conway Maritime Press, London, 1997.
37. *Pipers Weltgeschichte in Karten, Daten, Bildern*, R. Piper & Co. Verlag, München, 1970.
38. *Sailor's Word Book, A Dictionary of Naval Terms*, Admiral W.H.Smith, Conway Maritime Press, London, 1996.
39. *The Encyclopedia of Ships*, Ed. Tony Gibbons, Silverdale Books, London, 2003.
40. *The Old Wooden Walls; Their construction, Equipment, etc.* Claude S. Gill, W. & G. Foyle, Ltd., London, 1930.
41. NATKIEL/PRESTON, Richard/Antony, *The Weidenfeld Atlas of Maritime History*, Weidenfeld and Nicholson, London, 1986.
42. *Vocabolario Italiano-Francese, Francese-Italiano*, Carlo Signorelli, Milano, 1942.

A MARINHA DE GUERRA E A CONSOLIDAÇÃO DA INDEPENDÊNCIA PORTUGUESA: D. DINIS E A CONTRATAÇÃO DE MANUEL PESSANHA

Alexandre da Costa Luís

O mar como factor de sustentação da independência nacional

À luz da evolução dos acontecimentos, é hoje em dia uma evidência que o mar ajudou, a par de outros elementos, de entre os quais destacamos a guerra, a forjar a existência de Portugal e a promover a sua conservação como Estado independente¹, favorecendo, a título exemplificativo, o desenvolvimento da sua expansão política, económica, social e cultural.

Um olhar retrospectivo revela que, desde pelo menos o século XII, através de toda a linha litorânea portuguesa, ou que passará a sê-lo, “*se testemunham as actividades de pesca e de comércio marítimo por navios e tripulações e chefes puramente nacionais; já então vão até Flandres, pelo Poente, e até o Levante mediterrâneo*”². Deixando para outra ocasião uma abordagem detalhada à inegável relevância que a pesca e o comércio marítimo cedo adquiriram entre nós e que está patente na documentação, saliente-se, logo com os primeiros reis, o emprego de forças navais, próprias e/ou aliadas, no apoio a variadas operações terrestres que contribuíram, indubitavelmente, para o desenho das fronteiras nacionais, possibilitando a captura dos portos da costa ocidental da Península, o assenhoreamento dos estuários e das fozes dos rios, com tudo o que estes lugares significavam na época em matéria de abertura ao exterior e de estruturação política e viabilização económica do País. Efectivamente, quando analisamos a participação portuguesa no movimento da Reconquista peninsular, devemos, antes de mais nada, destacar a guerra que era praticada pelos exércitos do rei e que estava deliberadamente orientada para a tomada de pontos estratégicos. Neste particular, pelo rumo seguido, a classe dirigente tinha consciência dos benefícios que a ocupação (e ligação) das cidades próximas do litoral e das áreas por elas controladas concedia. Esta rede de núcleos urbanos, que vemos como a espinha dorsal do nascente Reino, permitia, entre outros aspectos, a consecução de trocas e contactos e,

¹ Cf., entre outros, Alexandre António da Costa Luís, *Na Rota do Império Português (da Formação da Nacionalidade ao Apogeu Imperial Manuelino)*, Coimbra, Dissertação de Doutoramento em História, especialidade de História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, sob a orientação do Professor Doutor João Marinho dos Santos, 2008, capítulo primeiro, pp. 85-135; Capitão-Tenente Jorge Manuel Moreira Silva, “Operações Navais e Estratégia Marítima na Reconquista e Consolidação do Território Nacional (1147-1349)”, 2009. Internet. Disponível em <http://www.revistamilitar.pt/modules/articles/print.php?id=469>. [acedido a 22-06-2012].

² Vitorino Magalhães Godinho, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, 2.^a ed. [1.^a na Dom Quixote], Lisboa, Publicações Dom Quixote, 2008, p. 243.

claramente, a união de zonas-chave da nova unidade política do Ocidente Ibérico. Ou seja, ao colocar em comunicação regiões que eram, é certo, distintas, mas complementares, contribuía para a coerência do conjunto nacional³.

Conforme declara Vitorino Magalhães Godinho, “*Portugal se constitui cortando no homogéneo (pelo menos, semelhante). Têve setentrionalmente de renunciar à Galiza, que fala a mesma língua. Têve, ao longo do meridiano que atravessa a meseta de Léon ao Guadalquivir, de conter ambições leonesas e castelhanas, separando-se de regiões cuja língua é da mesma família da sua; e todo este mundo pratica a mesma religião*”⁴. Por outro lado, ainda no transcurso dos primeiros séculos, a independência portuguesa foi adquirindo funcionalidade graças, mormente, à multiplicação do aproveitamento da fachada atlântica e das oportunidades que por aqui emergiam, muitas destas alimentadoras do nosso vínculo económico e de outra natureza aos povos da Europa Cristã. A partir dos Descobrimentos e da Expansão Ultramarina, e apesar de alguns reveses e contradições, os factos permitem concluir que o País viu a sua credibilidade reforçada no concerto das nações, pois, durante mais de cinco centúrias, usando palavras de Godinho, “*prolongou-se em sucessivos e diversos impérios, enquanto os Portugueses se espalhavam por todo o globo, extravasando dos quadros imperiais*”⁵. Como muito bem explica João Marinho dos Santos, “*a Nação Portuguesa não se sentiu apenas atraída, profissionalmente, pelo mar; compreendeu, sim, que o seu futuro de comunidade livre e reconhecida internacionalmente quase só poderia ser construído com o mar e, sobretudo, o além-mar*”⁶. O citado investigador conclui que, “sem aceitar que existiu e existe um determinismo entre o mar (e o além-mar) e a independência nacional, não há dúvida de que, até ao presente, Portugal firmou-se muito nessa inter-relação”⁷.

Embora o País se mostre mediterrânico na maioria dos seus traços (clima, vegetação, características do solo, tipo de economia, cultura, etc.), sublinhe-se a influência do Atlântico, com o qual, desde os primeiros momentos, parte do Reino se foi compenetrando e até mesclando⁸. Aliás, como é sabido, o próprio solo lusíada, com uma suave disposição em anfiteatro, inclina-se para o oceano. E “*no hay en todo el país ningún lugar que esté a más de 218 kilómetros de la cosa Atlántica*”, frisa Russell-Wood⁹. Olhando para

³ Cf. José Mattoso, *Identificação de um País. Ensaio sobre as Origens de Portugal (1096-1325)*, vol. II (*Composição*), 3.^a ed., Lisboa, Editorial Estampa, 1988, pp. 192 e 196.

⁴ Vitorino Magalhães Godinho, *Portugal: a Emergência de uma Nação (das Raízes a 1480)*, Lisboa, Edições Colibri e Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2004, p. 12.

⁵ Idem, *ibidem*, p. 3.

⁶ João Marinho dos Santos, “O Mar – Factor Determinante da Independência Nacional”, in *Estudos sobre os Descobrimentos e a Expansão Portuguesa*, vol. I, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1998, p. 11.

⁷ Idem, *ibidem*, p. 20.

⁸ O estudo da velha ligação Portugal-Mar tem originado uma extensa bibliografia. Cf., por exemplo, Abílio Rita e Aristides Pinheiro, *Os Portugueses e o Mar nos mais Antigos Documentos. Subsídios para a História Económica de Portugal 4*, Edição do Banco Pinto & Sotto Mayor, 1990; Virgílio de Carvalho, *A Importância do Mar para Portugal. Passado, Presente e Futuro*, Lisboa, Instituto de Defesa Nacional, 1995.

⁹ A. J. R. Russell-Wood, *Portugal y el Mar: el Mundo Entrelazado*, Lisboa, Pabellón de Portugal EXPO’98 e Assírio & Alvim, 1997, p. 7.

o passado, descobre-se que a existência de um lado do Atlântico e do outro de uma zona semidesértica, criadora entre Portugal e Castela de “*uma espécie de vácuo*”¹⁰, alimentou o estatuto de (quase) “*oásis*” ou “*ilha*” do nosso País¹¹, bem como o seu formato rectangular, mas apenas porque estes contornos geográficos não deixaram de ser potenciados pela intervenção humana. Com efeito, a História revela que o grande desenhador do mapa político de Portugal foi, em primeiro lugar, o homem.

Todavia, em boa verdade, convém dizer que, apesar da Península Hispânica exibir uma costa atlântica mais vasta que a mediterrânica, esta última, pelo seu recorte, é mais acessível em termos de actividade humana. A fachada atlântica ocidental revela escassez de golfos ou aberturas, logo possui um parco número de bons portos para uma costa tão comprida¹². Além disso, apresenta ainda um número pouco significativo de ilhas. Por estes e outros motivos, a extremidade ocidental da Península Ibérica constituiu, durante um largo período de tempo, o fim do Mundo ou um género de “*Far West*”, pouco abordado pelos povos mais avançados do Mar Interior¹³. Nos finais da Idade Média, segundo Pedro Gomes Barbosa, “*apenas o Porto, Lisboa, o estuário do Sado e, na costa meridional, Lagos e Faro, poderiam proporcionar vastos ancoradouros capazes de albergar, não só as instalações portuárias, mas igualmente todo o serviço de apoio a uma navegação de grande curso: taracenas, armazéns*”¹⁴. Barbosa destaca também o papel, embora mais restrito, exercido pelos portos localizados nas fozes do Minho, do Lima e do Ave.

A vizinhança do mar define os limites de Portugal a ocidente e a sul, numa extensão que ultrapassa os 800 quilómetros. E mesmo que por vezes as condições geográficas da costa nacional não sejam as mais ideais, batida até pelos fortes ventos do ocidente, ao certo, com maior ou menor esforço da população, com maior ou menor engenho, o mar tem operado como fonte de sustento e singrado igualmente como um dos alicerces da nossa cultura. Marca, portanto, o modo de vida das nossas gentes, bem como as formas de expressão: a literatura, a arquitectura, a pintura, a música, entre outros campos. Tama-nha inter-relação é, na realidade, bastante antiga. Fixando a nossa atenção no domínio da literatura, é possível testemunhar a presença de motivos marítimos em algumas criações literárias medievais que datam do período anterior aos Grandes Descobrimentos¹⁵. Os poetas trovadorescos e palacianos (sécs. XII a XIV) souberam discernir essa aproximação.

¹⁰ António José Saraiva, *A Cultura em Portugal. Teoria e História*, vol. I, *Introdução Geral à Cultura Portuguesa*, 2.ª ed., Lisboa, Gradiva, 1996, p. 36.

¹¹ Idem, *ibidem*, p. 81.

¹² Cf. António Horta Fernandes e António Paulo Duarte, *Portugal e o Equilíbrio Peninsular. Passado, Presente e Futuro (um Estudo de Geoestratégia)*, Mem Martins, Publicações Europa-América, 1998, p. 15.

¹³ Suzanne Daveau, *Portugal Geográfico*, Lisboa, Edições Sá da Costa, 1995, p. 14.

¹⁴ Pedro Gomes Barbosa, “Notas sobre o Comércio Marítimo Português com a Europa Cristã (do Séc. XIII a inícios do XV)”, *Portugaliae Histórica*, 2.ª série – vol. I, *Portugal no Mundo*, Lisboa, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Instituto Histórico Infante Dom Henrique, 1991, p. 15.

¹⁵ Para uma introdução a esta temática, cf., no mínimo, André Rocha, “O Mar na Literatura Portuguesa Antes dos Descobrimentos”, in *A Imagem do Mundo na Idade Média. Actas do Colóquio Internacional*, Lisboa, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, Ministério da Educação, 1992, pp. 253-259; José Mattoso, “O Imaginário Marítimo Medieval”, in *Naquele Tempo. Ensaio de História Medieval*, Lisboa, Círculo de Leitores e Temas e Debates, 2009, pp. 223-236.

Basta recordar, a título de exemplo, que nas *Cantigas de Amigo* surgem várias alusões “às barcas novas” do tempo do culto D. Dinis.

Enfim, o mar ajudou a fomentar a unificação, a sobrevivência e a individualidade da Nação Portuguesa; elevou-se a ferramenta da Portugalidade. No entanto, não foi fácil utilizá-lo. Muitos viram nele um imponente obstáculo, uma fronteira que separa o conhecido do desconhecido, o Aquém-Mar do Além-Mar. De resto, do lado de lá provinha, não raramente, o invasor hostil, como era o caso do Mouro.

Algumas das circunstâncias que ditaram a aposta de D. Dinis no mar

O reinado de D. Dinis (1279-1325) esteve intimamente ligado a uma onda de desenvolvimento que marcou diversas vertentes da vida do País, quer em termos materiais, quer espirituais, alcançando a Dinastia Afonsina muito provavelmente o seu apogeu. Para além da salutar política de protecção aos diversos meios de riqueza nacional e de aprofundamento da exploração dos respectivos recursos, com reflexos positivos no incremento das exportações e reforço, de modo especial, das relações comerciais com o Norte da Europa, devemos, particularmente, sublinhar os esforços conduzidos pelo *Lavrador* com vista não só à reorganização da capacidade militar¹⁶ e fixação dos limites territoriais de Portugal, mas também à formação do seu “espírito”, operando de maneira a dotá-lo de condições favoráveis à sua plena emancipação, recusando, portanto, situações de subordinação face ao reino primaz e central da Península Ibérica, Castela. Por isso, nas palavras do erudito António Quadros, com o “*ciclo dionisíaco*” “*se acede à independência espiritual da nação portuguesa*”¹⁷. Realmente, atendendo aos seus valiosos efeitos e significado, ninguém poderá ficar indiferente ao legado composto, por exemplo, pela afirmação de uma consciência linguística, pela fundação da Universidade portuguesa, pela nacionalização da cultura de ficção, pelo fomento do culto e das festas do Império do Espírito Santo ou pela organização da Ordem de Cristo, sediada em Castro Marim (núcleo fortificado próximo dos portos granadinos e marroquinos) e concebida não só para impedir a saída para fora do Reino do cobiçado património templário, mas também para combater o inimigo absoluto do credo cristão, o Muçulmano. A seu tempo, esta Ordem nacional lançará pontes entre a velha guerra à Mourama e os Descobrimentos e Expansão Ultramarina.

Com o País a viver, plausivelmente, a sua idade de ouro medieval, apresentando até um robustecimento da coesão interna em torno do rei, um dos pontos altos de tão multifacetada vaga de progresso, organização e civilização assentou, especificamente, no facto do reinado de D. Dinis ter correspondido a um momento-chave do acompanha-

¹⁶ Cf., pelo menos, Carlos Selvagem, *Portugal Militar. Compêndio de História Militar e Naval de Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, segunda reimpressão 1994, pp. 100 e ss.

¹⁷ António Quadros, *Portugal, Razão e Mistério*, Livro I, 2.^a ed., Lisboa, Guimarães Editores, 1988, p. 23.

mento doméstico do fenómeno europeu da “maritimização”¹⁸. Com efeito, este último registava na época um notório florescimento, em parte decorrente dos novos conhecimentos geográficos, científicos e técnicos que prosperavam na Cristandade Latina, em resultado das Cruzadas, do contacto com as culturas árabes (e, por intermédio destas, com importantes facetas da herança clássica) e das viagens de europeus ao Oriente, articulando-se com vastas transformações socioeconómicas, como o recuperado dinamismo comercial-marítimo experimentado largamente pelo mundo urbano cristão, mediterrânico e do Noroeste da Europa. Seja como for, o reparo positivo relativamente a Portugal, em virtude do fomento verificado na pesca, no processo de internacionalização mercantil e na guerra naval, não invalida a circunstância de subsistirem determinadas insuficiências que limitavam a magnitude da saída para o mar, desde logo de ordem social e mental. Basta constatar-mos que, muito mais tarde, aquando da conquista joanina de Ceuta, que sucede em 1415 e representa o começo sistemático da nossa expansão ultramarina, do ponto de vista estrutural e na linha das sociedades pré-industriais, continuava a imperar uma sociedade de “tipo camponês”¹⁹; isto é, fortemente dependente do sector primário, principalmente da actividade agrícola, origem da maior parte do produto nacional. Como é sobejamente conhecido, a larga maioria da população trabalhava na terra, pagando, pelo seu usufruto, rendas ou tributos, e mantinha-se mentalmente bastante presa ao torrão pátrio. Por conseguinte, é pouco adequado opinar que Portugal constituía genuinamente um país de marinheiros²⁰. Políbio de Almeida realça que “*Portugal é atlântico*”, mas alerta que “*seria diferente o sentido se fosse dito que Portugal é um país marítimo. Embora esta afirmação seja perfeitamente verdadeira não o é tanto como a anterior*”²¹. Em rigor, podemos, legitimamente, afirmar que o País compunha o único reino inteiramente atlântico das Espanhas e que, pouco a pouco, aprendeu a manejar esse traço singular, quer valorizando a nossa posição estratégica, quer cuidando de aumentar a nossa área de influência, contra as ameaças de uma Castela com recorrentes ambições hegemónicas²².

¹⁸ O termo “maritimização” tem sido utilizado por vários estudiosos. Cf., entre outros, António Paulo Duarte, *O Equilíbrio Ibérico (Séc. XI-XX). História e Fundamentos*, Lisboa, Edições Cosmos e Instituto da Defesa Nacional, 2003, pp. 139-143.

¹⁹ Cf., concretamente, João Marinho dos Santos, “A Ideologia da Expansão Portuguesa (Séculos XV e XVI)”, *Revista de História das Ideias*, n.º 14, *Descobrimentos, Expansão e Identidade Nacional*, Coimbra, Instituto de História e Teoria das Ideias da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1992, p. 69; idem, “O Mar – Factor Determinante da Independência Nacional”, in *Estudos sobre os Descobrimentos e a Expansão Portuguesa*, vol. I, p. 11; idem, “O Mar e a Independência Nacional – Relendo Jaime Cortesão”, in *Estudos sobre os Descobrimentos e a Expansão Portuguesa*, vol. II, Coimbra, Centro de História da Sociedade e da Cultura e Palimage, 2010, pp. 13-14.

²⁰ Cf. idem, “O Mar – Factor Determinante da Independência Nacional”, in *Estudos sobre os Descobrimentos e a Expansão Portuguesa*, vol. I, p. 12.

²¹ Políbio F. A. Valente de Almeida, *Do Poder do Pequeno Estado. Enquadramento Geopolítico da Hierarquia das Potências*, Lisboa, Instituto de Relações Internacionais, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 1990, p. 361.

²² Cf., por exemplo, Jorge Borges de Macedo *História Diplomática Portuguesa - Constantes e Linhas de Força. Estudo de Geopolítica*, 2.ª ed. revista e ilustrada, Lisboa, Tribuna e Instituto da Defesa Nacional, 2006, p. 60; Margarida Garcez Ventura, *A Definição das Fronteiras (1096/1297)*, colecção Guerras e Campanhas Militares da História de Portugal, Lisboa, Academia Portuguesa da História e QuidNovi, p. 84; José António Rodrigues Pereira, *Grandes Batalhas Navais Portuguesas*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2009, p. 16.

Apesar das referidas limitações, olhando para o tempo de D. Dinis, torna-se irrefutável que o rei intentou, com uma profundidade até então nunca vista ou projectada, levar a cabo um aproveitamento organizado e estratégico das potencialidades decorrentes da nossa vasta costa. Por outras palavras, procurou verdadeiramente transformar o mar num dos principais e consistentes eixos centrais da política portuguesa, usando-o, cada vez mais, através de instrumentos como a marinha nacional (cujo percurso, vendo bem, não deixou de se confundir com a história da Nação)²³, como elemento produtor de poder, de alargamento do raio de acção luso, de integração do País no espaço geoeconómico da Europa Ocidental e, consequentemente, de enriquecimento do Reino.

Não é difícil de perceber que, por essa altura, várias circunstâncias conduziam a esta aposta consciente no universo marítimo e na busca dos meios humanos, técnicos e organizativos mais adequados a tamanho desiderato. Desde logo, observa-se que, no quadro da economia portuguesa medieval, parte da produção, sobretudo agrícola, era dirigida para o mercado, quer interno quer externo. A quantidade em causa variava consoante os anos fossem de abundância ou de escassez. Sabe-se, no entanto, que a prosperidade do século XIII e começos do XIV apontava já para “a passagem pelo mercado de uma proporção cada vez maior da produção total”²⁴, tendência esta que, frise-se, só podia estimular o aumento das trocas comerciais, por via marítima, com os parceiros europeus, bem como o objectivo de conferir um carácter sistemático à nossa participação e utilidade no proveitoso comércio internacional. Por outro lado, retenha-se que os Portugueses já haviam concluído o seu movimento de Reconquista peninsular. O rico e próspero Algarve Ocidental fora arrancado aos Mouros em finais da década de 1240, causando, entre outras consequências, “a necessidade de encontrar um sucedâneo para os fossados de terra”²⁵, sem dúvida fonte de importantes benesses, o que “levou o monarca, os grandes senhores e os concelhos a investirem nos chamados fossados de mar”²⁶, cuja existência é, na realidade, bastante anterior ao fim da Reconquista no Ocidente Hispânico. Claro está que, com o Reino de Portugal plenamente expandido para Sul, os ataques de piratas e

²³ Sobre a História da Marinha, cf., entre outros, Humberto Baquero Moreno (coord.), *História da Marinha Portuguesa. Homens, Doutrinas e Organização 1139-1414*, Lisboa, Academia de Marinha, 1998; os artigos de Fernanda Espinosa publicados no *Dicionário de História de Portugal*, dirigido por Joel Serrão, Porto, Livraria Figueirinhas, s.d., vols. I e IV, especialmente o texto “Marinha de Guerra”, vol. IV, pp. 187-194 (ou idem, *Escritos Históricos*, Porto, Porto Editora, 1972); o conhecido trabalho de Rosalina Branca da Silva Cunha, *Subsídios para o Estudo da Marinha de Guerra na 1.ª Dinastia*, sep. da *Revista da Faculdade de Letras*, t. XX (1954), Lisboa, Universidade de Lisboa, 1955; Armando da Silva Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, vol. I (1139-1521), Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1989; José António Rodrigues Pereira, *Grandes Batalhas Navais Portuguesas*; Quirino da Fonseca, *Os Portugueses no Mar. Memórias Históricas e Arqueológicas das Naus de Portugal*, com um prefácio de Henrique Lopes de Mendonça, 2.ª ed., reed., Lisboa, Comissão Cultural da Marinha, 1989.

²⁴ Eugénia Mata e Nuno Valério, *História Económica de Portugal. Uma Perspectiva Global*, Lisboa, Editorial Presença, 1994, p. 61.

²⁵ A. H. de Oliveira Marques, “A Expansão no Atlântico”, in Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, vol. II, A. H. de Oliveira Marques (coord.), *A Expansão Quatrocentista*, Lisboa, Editorial Estampa, 1998, p. 13.

²⁶ Idem, *ibidem*, p. 13.

corsários muçulmanos²⁷, apesar de registarem uma diminuição, exigiam, da nossa parte, o impulso de acções defensivas ou mesmo de represália, convidando-nos, vendo bem, em consociação com outros estímulos, a trabalhar em prol de uma guerra ofensiva contra o espaço granadino ou marroquino²⁸. Por conseguinte, o País sentia-se obrigado a privilegiar outro tipo de terreno para a prossecução do combate ao Sarraceno: o do mar. Refirase também a celebração do Tratado de Alcanises²⁹, que permitia a delimitação quase definitiva das fronteiras do Reino, integrando a região de Riba Côa dentro do território nacional e rectificando a fronteira no Alentejo. António dos Santos Pereira vê nele o acontecimento que pôs termo ao “*Portugal do Princípio*”, “*um Portugal a crescer de uma cordilheira montanhosa, a outra, do vale de um rio, a um outro*”³⁰. Ora, em matéria de um hipotético alargamento espacial, o espírito subjacente ao acordo diplomático suscita o seguinte reparo: a expansão portuguesa, para leste do território, fica praticamente impedida depois de 1297. Era o preço a pagar pela institucionalização da paz, a qual, décadas mais tarde, D. Fernando viria a delapidar, confirmando, pela via mais violenta, a existência de um “*muro no rreino de Castella*”³¹. Deste modo, uma vez que tinha esgotado a sua área de Reconquista continental e dificilmente teria êxito num ataque frontal ao poderoso vizinho, inclusive porque a Igreja Católica condenava, com veemência e moralmente, as hostilidades bélicas entre cristãos, compreende-se que evoluíssem certos riscos para a sobrevivência política de Portugal. É que o jovem Estado, resultante da conquista aos Mouros e da contenção de Leoneses e Castelhanos, enfrentava, no quadro ibérico, um duro e crescente desafio: iniciara-se, em 1230, o processo de unificação da Península, fruto da junção definitiva de Castela com Leão e sob a hegemonia da primeira, cuja primazia tinha sido já devidamente publicitada em 1065 e em 1157, quando Fernando I e Afonso VII, ao dividirem os seus domínios, confiaram ao primogénito o Reino de Castela³². Por certo, os Portugueses recordavam o sonho imperial perseguido recentemente por D. Afonso X, as suas nítidas aspirações à hegemonia no recinto peninsular, ele que possuiu, ademais, planos para o Norte de África. Muitos também teriam presente a

²⁷ As investidas da pirataria e dos corsários mouros abalam o Sul do País e vão perdurando no tempo. Reportando-se a um período que se situa, praticamente, nas vésperas da conquista da praça de Ceuta pelo rei D. João I, Alberto Iria destaca que, “*para vermos até que ponto ia, ali, a ousadia dos mouros, bastará dizer que, em 14 de Julho de 1385, temos notícia de uma reunião da Câmara de Loulé, precisamente realizada em consequência de um acto da pirataria moirisca, que lhe levava para o cativo um dos seus próprios vereadores: Lourenço Anes Mil Libras*” (Alberto Iria, *O Algarve e os Descobrimentos*, vol. II, tomo I de *Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, Edição do Instituto da Alta Cultura, 1956, p. 137, nota 4).

²⁸ Cf. *Monumenta Henricina*, vol. I, Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960, doc. 61, nota 1, p. 98.

²⁹ Acerca das suas implicações, cf., pelo menos, *O Tratado de Alcanices e a Importância Histórica das Terras de Riba Côa. Actas do Congresso Histórico Luso-Espanhol*, 12-17 de Setembro de 1997, Lisboa, Universidade Católica-Editora, 1998.

³⁰ António dos Santos Pereira, “A Identidade Portuguesa”, *Revista...à Beira*, n.º 0, Covilhã, Departamento de Letras da Universidade da Beira Interior, Dezembro 2001, p. 28.

³¹ Gomes Eanes de Zurara, *Crónica da Tomada de Ceuta por El Rei D. João I*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1915, cap. VI, p. 20.

³² Cf., entre outros, José Luis Martín, *Historia de España*, vol. IV, *Plena y Baja Edad Media. De la Reconquista a los Reyes Católicos*, Madrid, ESPASA, 1997, p. 35; Luis González Antón, *España y las Españas*, segunda reimpressão, Madrid, Alianza Editorial, 2002, p. 149.

circunstância do Emirato de Granada se situar na zona natural de expansão castelhana, pelo que o movimento da Reconquista ibérica, uma vez concluído, originaria, certamente, um agravamento do desequilíbrio territorial, demográfico e de prestígio entre os vários reinos, propiciando, deste modo, o robustecimento da força centrípeta da monarquia central.

É inegável que os governantes lusos procuravam contrabalançar esse crescimento do reino vizinho e eventuais riscos de “cerco”. Faziam-no, por exemplo, através da obtenção, por meio do Tratado de Badajoz de 1267, do reconhecimento castelhano da soberania jurídica portuguesa sobre o Algarve, que forma um ganho da máxima relevância para a conservação da independência do País³³, sobretudo pela sua linha de costa e conjunto de portos que ajudam, desde logo, a preservar a posse das terras localizadas a sul do Tejo e a enfraquecer a dinâmica marítima sarracena, mas que só por si, perante o desnível existente e em potência entre as unidades políticas ibéricas, era insuficiente para resolver o problema da sobrevivência do Reino de Portugal, ou mediante a elevação de D. Dinis à categoria de árbitro no palco peninsular, apoiando-se no seu elevado prestígio pessoal que provinha da sua firmada e estável autoridade doméstica.

Mas as hipóteses de expansão castelhana não se reduziam ao teatro ibérico. Assim, numa altura em que a tomada de Granada parecia próxima, veja-se o Tratado de Soria firmado pelos reinos de Aragão e de Castela em 1291: cuidava já da partilha da conquista do Norte de África. Abrindo um parêntese, é de notar que, nesse mesmo ano, eclodiram vários acontecimentos marcantes para o destino da Cristandade, como a queda de São João de Acre às mãos dos Mamelucos, “consumando assim o malogro do confronto directo ao bloco islâmico”³⁴, ou a expedição naval dos irmãos Vivaldi, Ugolino e Vadino ou Guido, que transpuseram com duas galés o Estreito de Gibraltar no intuito, ao que parece, de descobrir um caminho marítimo para a Índia³⁵. Regressando ao acordo de Soria, como não menciona a fachada atlântica de Marrocos, somos levados a acreditar que Aragoneses e Castelhanos reconheciam que essa área, *grosso modo* a oeste de Ceuta, cabia aos Portugueses, segundo o alinhamento lógico que comandava o avanço para sul dos reinos cristãos peninsulares³⁶. A ser assim, podemos dizer que emergia, no horizonte, uma espécie de janela “semi-aberta” para o crescimento territorial do Reino.

De qualquer modo, fosse no sentido de marcar uma posição de força, fixando alegados direitos, e/ou de minorar o ameaçante protagonismo castelhano, o monarca

³³ “Pode dizer-se que com a posse do Algarve se jogou o destino de Portugal independente”, escreve Jorge Borges de Macedo (*História Diplomática Portuguesa – Constantes e Linhas de Força. Estudo de Geopolítica*, p. 54).

³⁴ Luís Filipe F. R. Thomaz, *De Ceuta a Timor*, Linda-a-Velha, DIFEL, 1994, p. 49.

³⁵ Acerca desta aventureira viagem e seu fracasso, cf. Damião Peres, *História dos Descobrimentos Portugueses*, 3.^a ed., Porto, Vertente, 1983, p. 12; Pierre Chaunu, *L'Expansion Européenne du XIII^e au XV^e Siècle*, Paris, PUF, 1969, pp. 93-94.

³⁶ Cf. Luís Filipe F. R. Thomaz, *ob. cit.*, p. 47; João Paulo Oliveira e Costa, *Henrique, o Infante*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2009, p. 88. Outra prova da atracção sentida pelo solo africano é o papel assumido por Raimundo Lúlio, o Maiorquino, que, por essa altura, “concebe o plano de união da Cristandade para arruinar o tráfego egípcio pela conquista de todo o Norte de África e organização de uma esquadra permanente” (Vitorino Magalhães Godinho, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, p. 72).

português não podia assumir uma postura passiva em toda esta questão, tanto mais que sucedera um acontecimento de extrema importância e com avultada influência não só sobre o futuro de boa parte da costa da Hispânia como também da do Norte de África: a desenvoltura das linhas marítimas de comunicação directa entre a Península Itálica e o Norte da Europa, fruto da abertura do Estreito de Gibraltar ao domínio e à navegação cristã. E para esse facto muito contribuíram as campanhas organizadas por Castela de reconquista na Andaluzia Ocidental a partir da conquista, francamente retumbante, de Sevilha, datada de 1248, e que redundaram na tomada de Tarifa no ano de 1292. Claro que Portugal também dera uma ajuda, embora em menor escala, com a apropriação do Algarve. Por conseguinte, com excepção de Granada, “*toda a costa europeia estava agora em mãos cristãs*”, lembra Bailey W. Diffie³⁷. Mas ninguém podia ficar indiferente ao reforço do papel internacional de Castela, pelo que as autoridades portuguesas deviam sentir a obrigação de ripostar, demonstrando que os serviços nacionais à Cristandade não tinham acabado por ocasião da conquista do Algarve. Ora, face à maior presença de navios estrangeiros nos portos portugueses ou circulando junto ao nosso litoral desde os finais do século XIII, urgia, necessariamente, zelar com firmeza pela segurança da costa, quer por via de operações defensivas, quer fazendo crescer o raio de acção lusíada, pela lógica das circunstâncias, inclusive até Marrocos. Essa preocupação com a segurança litorânea compunha um objectivo, por certo, prioritário, visto que a localização física de Portugal registava uma insuspeitada promoção política, militar e económica, com notável impacto na valorização da cidade de Lisboa, tudo isto decorrente, reiterar-se, das rotas marítimo-comerciais que encetavam a comunicação entre a Europa Mediterrânica e a Europa Setentrional. Graças a esta nova conjuntura europeia, o Reino Português transitou de uma posição dita “periférica” para uma situação privilegiada de placa giratória de ligação directa e regular entre os dois principais centros de desenvolvimento económico da Europa de então, o complexo Mancha-Mar do Norte e, do outro lado, o Mar Interior Ocidental e repúblicas italianas. Por outros termos, o avanço das vias que propiciavam a ligação marítima entre a Europa Mediterrânica e o Noroeste da Europa libertavam o nosso País da condição de “*finisterra*”³⁸, visto que a Península Ibérica, e compreensivelmente o litoral português, situado a meio caminho, passara a servir de base de apoio a essa conexão regular e de longo curso, dando-se, portanto, um reforço do vínculo das Espanhas à rede de povos da Cristandade Latina. Pelas novas responsabilidades adquiridas, e dado que, a partir do ocaso de Duzentos, os Europeus resolveram brigar cada vez mais pelo domínio de valiosos espaços “aquáticos” e canais de trânsito, já na altura uma evidente fonte de poder, a pretensão à obtenção da primazia no controlo do estratégico Estreito Gibraltarino, rivalizando quer com o Islão quer com nações cristãs, como Castela, terá passado a exercer uma destacada atracção junto dos dirigentes portugueses, mormente depois da anexação do Algarve, acontecimento capital para o estabelecimento

³⁷ Bailey W. Diffie, *Prelúdio ao Império. Navegações e Comércio Pré-Henriquinos*, Lisboa, Editorial Teorema/Publicações O Jornal, 1989, p. 48.

³⁸ Luís Adão da Fonseca, *O Essencial sobre o Tratado de Windsor*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1986, p. 9.

dessa intenção. E não olvidemos o facto do Reino do Algarve de Aquém-Mar constituir um espaço vizinho do velho inimigo, o Muçulmano, situação que, sem surpresa, favorecia a transferência da Reconquista para o mar³⁹.

Em síntese, no futuro, com vista a afastar a ameaça de “cerco” castelhano, entre outros alvos, dar-se-ia a consolidação da independência de Portugal mediante, sobretudo, a exploração das potencialidades do mar, o qual, a seu tempo, acabará por exigir o ultramar.

Adiante-se, no entanto, que as autoridades nacionais, ao investirem, com crescente determinação, num destino apreciavelmente marítimo para o País (e mais tarde imperial), não deixavam de prestar atenção à frente terrestre. A protecção militar da fronteira luso-castelhana, com mais de mil quilómetros de extensão, era essencialmente concretizada através da articulação dos privilégios às populações com a construção ou reparação de castelos. Desse correcto empenho, fomentador da ideia de vigilância sobre uma linha contínua progressivamente interiorizada, dependia, como é óbvio, a segurança da retaguarda do Reino, condição indispensável ao êxito do desenvolvimento marítimo de Portugal. Aliás, a pressão de que o País padecia forçosamente nas fronteiras terrestres só podia favorecer a decisão de se voltar com maior intensidade para o oceano, a grande via de comunicação com o exterior, independentemente dos perigos que transportava.

Perante a força imperiosa das circunstâncias, não são, pois, fruto do acaso as medidas adoptadas por D. Dinis (e seus seguidores) no sentido de elevar Portugal à dignidade de potência naval, mercantil e piscatória de referência. Várias diligências seguiram de perto o modelo de actuação de um punhado de governos europeus, incluindo o castelhano, e algumas até surgiram na sequência dos esforços produzidos pelas comunidades marítimas nacionais, premiando, por conseguinte, o dinamismo destas. Entre as decisões mais relevantes, temos, pelas suas repercussões, a valorização de certas vilas costeiras; o estender dos foros e privilégios dos homens do mar; a dinamização da economia florestal; o estabelecimento da primeira associação mútua de mercadores lusos, sancionada pelo monarca em 1293⁴⁰; o aproveitamento de técnicos italianos conhecedores das questões cruciais relativas aos combates navais com galés, com micer Manuel Pessanha a ser nomeado almirante-mor de Portugal em 1317 e a velar pela reestruturação e valorização da marinha⁴¹, demonstrando que esta última tendia a libertar-se do seu papel secundário face às forças terrestres. Pessanha era oriundo de uma velha família genovesa, a dos Pessagno (ou Pezagno⁴²), e, conforme refere Fernanda Espinosa, formava um “homem de

³⁹ Cf. *A Expansão Quatrocentista*, coordenação de A. H. de Oliveira Marques, in *Nova História da Expansão Portuguesa*, direcção de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, vol. II, p. 15.

⁴⁰ Cf. *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua História*, publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques, vol. I, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1988, doc. 29, pp. 21-22.

⁴¹ Cf. *ibidem*, vol. I, doc. 37, pp. 27-30, doc. 38, pp. 30-31, doc. 39, pp. 31-32, doc. 40, pp. 32-33.

⁴² Cf. Bailey W. Diffie, *Prelúdio ao Império. Navegações e Comércio Pré-Henriquinos*, p. 90.

*grande experiência marítima e também comercial*⁴³. A autora acrescenta ainda que “o novo almirante possuía úteis conhecimentos, não só em Itália, como em Inglaterra”⁴⁴.

Manuel Pessanha e a guerra naval contra os Mouros

A monarquia lusa, imbuída de sentido prático, manifestava-se flexível na sua disponibilidade para aprender com os outros, sem dúvida preferencialmente com os que já tinham créditos firmados. Assim, em 1 de Fevereiro de 1317, D. Dinis contratou o genovês Manuel Pessanha que, por si e por seus sucessores, fica vassalo do rei e de todos seus sucessores que ocuparem o trono. Qual é, basicamente, a sua missão? A resposta é “*que uos siruha ben e lealmente nas uossas Galéés per mar cada [vez] que uos comprir o meu serviço*”⁴⁵, desde que o monarca não o mande com menos de três vasos. O reputado italiano comprometia-se a ter sempre vinte genoveses, sabedores do mar, para cumprir as funções de alcaide e arrais das galés. A manutenção destes vinte homens ficava a cargo de Pessanha, excepto quando estivessem realmente “em guerra”⁴⁶. Pelos seus altos serviços, o nosso protagonista devia auferir três mil libras anuais, além de determinadas propriedades especificadas e do lucrativo direito de fazer comércio, a título de exemplo, com a Flandres e Génova. Por outro lado, de “*todalas cousas que gáánhardes e filhardes per mar nas mhas Galéés*”⁴⁷, o almirante e seus sucessores deviam arrecadar o quinto, com excepção dos cascos, aparelhos e armas das embarcações apresadas, e ainda dos mouros ilustres.

Não muito depois, a 10 de Fevereiro, o rei nomeou Manuel Pessanha almirante-mor, com autoridade sobre “*todoslos meus vassalos cossairos e [...] todoslos outros Alcaides de Galees e arrayzes e offiçiaáes que a este offiçio perteeçem*”⁴⁸. A 23 de Fevereiro, confirmou a mercê de almirante-mor, pelo que somos, na verdade, convidados a concluir que havia, ou podia haver, outros almirantes⁴⁹: “*E mando a todoslos meus vassalos cossayros e alcaides de Galees e arrayzes e offiçiaaes que a este offiçio perteeçem e a todoslos outros homens de mar que com eles forem em ffrota ou em Armada ou em outra cossaria de mar que lhys sejam obedientes [...] que possa tirar e poer nas Galéés alcaydes e aRayzes e officiaaes [...] e que aiam todoslos poderyos que os outros meus Almirantes de direito e de Costume ouueram senpre nos homens da cossaria do mar*”⁵⁰.

⁴³ Fernanda Espinosa, “Pessanha, Manuel”, in *Dicionário de História de Portugal*, vol. V, p. 73.

⁴⁴ Idem, *ibidem*, p. 73. Sobre os Pessanhas, cf., ainda, José Benedito de Almeida Pessanha, *Os Almirantes Pessanhas e sua Descendência*, Porto, 1923.

⁴⁵ *Descobrimentos Portugueses*, vol. I, doc. 37, p. 28.

⁴⁶ João Pedro Rosa Ferreira, “Pessanha, Manuel”, in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, direcção de Luís de Albuquerque, coordenação de Francisco Contento Domingues, vol. II, Lisboa, Caminho, 1994, p. 897.

⁴⁷ *Descobrimentos Portugueses*, vol. I, doc. 37, p. 29.

⁴⁸ *Ibidem*, vol. I, doc. 39, pp. 31-32.

⁴⁹ Cf. Fernando Gomes Pedrosa, *Os Homens dos Descobrimentos e da Expansão Marítima. Pescadores, Marinheiros e Corsários*, Câmara Municipal de Cascais, 2000, p. 54.

⁵⁰ *Descobrimentos Portugueses*, vol. I, doc. 40, p. 32.

Na óptica de Fernando Gomes Pedrosa, a vinda de Pessanha terá permitido a introdução de “*uma inovação técnica do maior relevo – a galé trirreme*”⁵¹, muito superior às birremes em termos de velocidade, “*atributo fundamental num navio de guerra*”⁵². O mencionado investigador esclarece ainda que o veneziano Marino Sanuto realça “*que a galé trirreme apareceu nos fins do séc. XIII*”⁵³ e que não muito depois, por volta de 1320, já era empregue “*em quase todo o mundo*”⁵⁴. Seja como for, é bem possível que estejamos na presença de mais um contributo de origem genovesa.

Apesar da controvérsia que circula na historiografia nacional quanto ao verdadeiro mérito, impacto e teor da obra realizada pelos profissionais do mar genoveses, opinamos, sobretudo à luz das valiosas e extensas benesses concedidas a Manuel Pessanha e seus sucessores⁵⁵ e do tom elogioso proveniente de Roma relativamente à sua prestação bélica, que, por via destes recursos humanos qualificados, se tornou finalmente possível acelerar o acesso ao tipo de marinha de guerra que se ambicionava no governo português, perante um quadro, quer interno quer externo, distinto do passado e, por conseguinte, com outra classe de exigências. Falamos, assim, de uma marinha devidamente aclimatada ao terreno de batalha de crescente eleição que era o Estreito de Gibraltar, isto é, dotada de bons níveis de eficácia no combate naval à maneira mediterrânica, de óbvio carácter permanente e de uma competitiva actualidade, sobretudo em resultado da existência de navios apropriados, inclusive em termos de capacidade operacional para a projecção de força a longa distância, devastando a fronteira marítima adversária ou enfrentando, em embates oceânicos, as esquadras sarracenas e castelhanas. Portanto, a monarquia portuguesa dispunha de uma armada de guerra de elite, consideravelmente mais ajustada às condições e expectativas reinantes, comprovando que a reorganização do poderio militar e naval do Reino constituía uma das grandes apostas do poder central.

Prospera a versão de que, durante o reinado de D. Dinis, terá sido elevada a actividade da marinha militar na protecção da costa e da navegação contra as investidas dos corsários e piratas mouros, embora não seja referido “*qualquer combate importante*”⁵⁶. A exactidão dos nossos conhecimentos é bastante maior relativamente ao tempo de D. Afonso IV, pois sabemos, com aceitável pormenor, que a esquadra, que recebera tão avultado impulso sob a governação do *Lavrador*, não deixou de entrar numerosas vezes em acção. Agiu primeiramente contra Castela, como se associou a esta na luta ao Infel. Como prova do ascendente protagonismo naval do País, também devemos registar a concretização das expedições luso-genovesas às ilhas Canárias.

⁵¹ Fernando Gomes Pedrosa, *ob. cit.*, p. 54.

⁵² Idem, *ibidem*, p. 55.

⁵³ Idem, *ibidem*, p. 55.

⁵⁴ Idem, *ibidem*, p. 55.

⁵⁵ A eficiência da armada portuguesa é comprovada pelos benefícios concedidos a Manuel Pessanha e seus sucessores (cf. *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, doc. 42, pp. 33-36, doc. 48, pp. 42-43, doc. 97, pp. 112-113; suplemento ao vol. I, doc. 18, pp. 27-28).

⁵⁶ Armando da Silva Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, vol. I (1139-1521), p. 17.

Conforme recordou recentemente Jorge Manuel Moreira Silva, “*um dos aspectos que está por esclarecer é a existência ou não de uma marinha organizada anterior ao reinado de D. Dinis*”⁵⁷. Infelizmente, longe de brotar uma resposta cabal, têm, sim, surgido interpretações bastante díspares. Entre estas, anotemos a posição de Jorge Manuel Moreira Silva, partilhada por diversos nomes e segundo a qual “*encontramos vários indícios que, conjugados, nos indicam que já muito antes teria havido a preocupação de edificar uma força naval de adequada dimensão para dar resposta a necessidades básicas de sustentação do País*”⁵⁸. Sem rodeios, outro estudioso, Fernando Gomes Pedrosa, afirma mesmo que “*não foi o genovês Pessagno que estabeleceu ‘a primeira força naval permanente’ no nosso país*”⁵⁹. E o saudoso Vitorino Magalhães Godinho aponta que “*não é impossível que desde o século XII – talvez a partir de 1179 – o Rei de Portugal dispusesse de navios de guerra próprios. É, em todo o caso, certo para o século XIII*”⁶⁰. Este conceituado historiador relembra vários apontamentos, de entre os quais figuram o auxílio concedido contra os Mouros por Afonso III de Portugal, tanto por terra como por mar, a Afonso X de Castela e o facto do posto de almirante-mor existir já no começo da centúria de Trezentos, exercendo então o cargo Nuno Fernandes Cogominho⁶¹. Por isso, sublinha que “*a nomeação de Micer Manuel Pessagno e a entrada ao serviço do Rei de vinte genoveses peritos em galés [...] não representaram nenhuma revolução, mas antes o termo de longa preparação. O que estava em jogo era precisamente, como no caso de Castela, a guerra naval com os reinos mouros – Granada e Marrocos. [...] Esses técnicos estrangeiros nada tinham a ver com as naus, caravelas, pinaças, barcas, em suma, com todos os tipos de veleiros atlânticos*”⁶². Mais adiante, Godinho acrescenta o seguinte: “*Se Peçanha e seus vinte compatriotas tivessem contribuído para o progresso da arte náutica [...] em Portugal, decerto tais serviços não deixariam de ser recordados e, por essa razão precisa, recompensados*”⁶³.

Apesar da polémica historiográfica que rodeia o tema “Manuel Pessanha”, vingando um cenário de sintomática falta de unanimidade quanto aos seus reais méritos, com alguns estudiosos a atribuírem-lhe uma vasta e diversificada influência⁶⁴, outros nem tanto, cremos que a contratação deste genovês e dos outros profissionais da república ligure reflecte, inequivocamente, a circunstância da marinha de guerra se ter tornado alvo de especial, assídua e mesmo prioritária atenção, até porque permitia ao rei D. Dinis

⁵⁷ Capitão-Tenente Jorge Manuel Moreira Silva, “Operações Navais e Estratégia Marítima na Reconquista e Consolidação do Território Nacional (1147-1349)”, p. 1. Internet. Disponível em <http://www.revistamilitar.pt/modules/articles/print.php?id=469>. [acedido a 22-06-2012]

⁵⁸ Idem, *ibidem*, p. 1.

⁵⁹ Fernando Gomes Pedrosa, *ob. cit.*, p. 54.

⁶⁰ Vitorino Magalhães Godinho, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, p. 103.

⁶¹ O cargo de “Almirante mayor” figura em documentos como a carta de doação da horta de Salvaterra a Nuno Fernandes Cogominho, datada de 3 de Março de 1314 (in *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, doc. 36, pp. 26-27). Carlos Selvagem destaca que “*a marinha desse tempo atingira já tal desenvolvimento que se impunha a criação dum alto cargo que superintendesse em todos os assuntos que lhe respeitasse*” (*ob. cit.*, p. 109).

⁶² Vitorino Magalhães Godinho, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, p. 103.

⁶³ Idem, *ibidem*, p. 245.

⁶⁴ Cf. Luís de Albuquerque, *Introdução à História dos Descobrimientos Portugueses*, 5.^a ed., Mem Martins, Publicações Europa-América, 2001, pp. 40 e ss.

e seus sucessores demonstrar a importância internacional da independência portuguesa. Num contexto histórico caracterizado pelo facto de Génova liderar o estabelecimento de carreiras regulares, pelo menos a partir de cerca de 1277⁶⁵, com a Europa Setentrional, isto é, Inglaterra e Flandres, só podia crescer, por cá e noutros reinos colados às linhas de passagem destes italianos, a tomada de consciência da sua perícia e experiência em matérias cruciais relacionadas com o mar, o qual, após a fixação da dimensão peninsular de Portugal, brotava claramente como o nosso grande teatro de operações de continuação do combate aos Infieis. E como no vizinho Estreito de Gibraltar importava dominar os meandros da guerra naval de índole mediterrânica, nada melhor do que recorrer aos Genoveses, muito provavelmente os mais afamados no âmbito do fabrico e manejo de galés e que, ademais, não sentiam qualquer repulsa em vender os seus serviços. Por isso mesmo, na época em estudo, encontramos-os a exercer o cargo de almirante em vários reinos, como Portugal, Castela e França⁶⁶.

Presumimos que a manutenção da existência de Portugal não ia apenas ao encontro do interesse nacional, mas também, no cômputo geral, do dos estrangeiros que utilizavam o nosso vasto litoral e receavam uma eventual hegemonia castelhana nas comunicações entre o Mediterrâneo e a Europa do Norte⁶⁷, caso este reino viesse a possuir a costa atlântica portuguesa, reforçando assim o seu domínio sobre uma fronteira marítima já de si bastante estendida. Claro está que as proezas da armada de Pessanha ajudavam a consagrar a independência política do País, sobretudo porque o grosso das acções movidas pelo novo almirante de Portugal buscavam, no essencial, debilitar o poderio do inimigo número um, o Mouro, contribuindo, deste modo, para encaminhar o domínio do Estreito pelos cristãos (rivalizando nesse campo com a poderosa Castela) e, portanto, para o crescimento da valia e do bom nome da monarquia lusíada. De resto, a partir de 1320, temos exitosos ataques da marinha portuguesa aos portos do Norte de África. A título de prova, Salé foi saqueada no ano de 1321⁶⁸, episódio que, por sinal, não deixaria de favorecer a abertura dos mares em direcção às Canárias.

Esse bom desempenho naval português formava, incontornavelmente, um alto serviço prestado à Cristandade, até porque, ao invés do que se poderia julgar, a capacidade de intervenção naval muçulmana ainda não tinha sido totalmente derrubada, continuando a ser uma ameaça à segurança da Península Ibérica e das rotas que por aqui circulavam junto à costa, conforme comprovarão exemplarmente certos acontecimentos do tempo de D. Afonso IV. De facto, de Marrocos, os Sarracenos atravessarão o Estreito para novas ofensivas, procurando tirar partido dos desentendimentos que por aqui grassavam entre os príncipes cristãos. Retenha-se o episódio da clamorosa derrota da armada castelhana e morte do próprio almirante, D. Jofre Tenório, aquando do choque

⁶⁵ Vitorino Magalhães Godinho, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, p. 43.

⁶⁶ Cf., entre outros, Fernando Gomes Pedrosa, *Os Homens dos Descobrimentos e da Expansão Marítima. Pescadores, Marinheiros e Corsários*, p. 55.

⁶⁷ Cf. Jorge Borges de Macedo *História Diplomática Portuguesa - Constantes e Linhas de Força. Estudo de Geopolítica*, pp. 55 e 60.

⁶⁸ Cf. José António Rodrigues Pereira, *Grandes Batalhas Navais Portuguesas*, p. 16.

com extensas forças navais infieis, corria o ano de 1340⁶⁹. Não obstante, uma armada de galés luso-castelhana, comandada pelos almirantes Carlos Pessanha e Gil Bocanegra, conseguirá destroçar, em 1342, a armada merínida⁷⁰, completando assim a brilhante vitória cristã do Salado⁷¹, também datada de 1340. De uma vez por todas, afastava-se a ameaça de uma avassaladora invasão moura, ficando, a partir de então, evidente que a expulsão definitiva dos Muçulmanos da Península Ibérica era simplesmente uma questão de tempo.

Olhando para o contrato firmado com Manuel Pessanha, fala-se justamente no compromisso assumido pelo almirante em servir o rei “*contra todos os homéés do mundo de qualquer stado e de qualquer condiçõ que seiam tamben christãos como mouros*”⁷², recebendo estes últimos noutro passo a designação de “*enmíjgos da nossa fe*”⁷³. A nomeação de Pessanha destinava-se, sem dúvida, à guerra naval contra oponentes que, embora não se restringissem aos reinos muçulmanos, eram, sobretudo por motivações de ordem ideológica, de religião, preferencialmente compostos por corsários e piratas oriundos deste campo. E, como já se realçou, entre o rol de operações dirigidas pelo almirante situavam-se os ataques aos Sarracenos nas costas marroquinas, de onde resultava um atraente ganho material por via da sua captura. Refira-se uma célebre carta de remissão de cinco mouros que estavam em poder do monarca e haviam sido cativados pelo almirante. O documento data de 16 de Março de 1321: “*Dom Denjs [...] a quantos esta carta virem faço saber que como tempo ha eu tenho em catiuo e em mha prisom abu çarffam e affia seu Jrmão ffilhos dabo affia Jrmão dabe acof e moçááda madre desse affia e adella e mafomade que miçer manuel meu almirante catiuou com elles*”, pelo preço de “*déz mil dobras douro*”⁷⁴.

No fundo, e para todos os efeitos, mesmo depois de firmada definitivamente a incorporação do Algarve de Aquém-Mar, o País continuava a prestar notáveis serviços à Cristandade. Afinal, a guerra contra a Mourama constituía uma das mais-valias do currículo dos reis portugueses; uma espécie de fundamento da própria legitimidade existencial da monarquia lusitana desde os tempos de Afonso Henriques. A medievalista Adeline Rucquoi explica que “*o poder dos príncipes hispânicos vinha-lhes sobretudo de uma missão divina, a da reconquista da península aos infieis para a entregar à cristandade. Fosse em Aragão, em Castela ou em Portugal e, indirectamente em Navarra, os reis eram justificados por essa tarefa, e a extensão do seu território às terras retomadas aos Muçulmanos constituía apenas a prova da sua submissão a Deus e aos seus mandamentos*”⁷⁵. Ora, confrontado com o fim da nossa Reconquista continental, D. Dinis procurava, através da actividade bélico-

⁶⁹ Cf. Armando da Silva Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, vol. I (1139-1521), p. 21.

⁷⁰ Retenha-se a inscrição (1342?) na fachada da Igreja de Santo Estêvão, em Génova, comemorativa de tal proeza. Cf. *Descobrimentos Portugueses*, suplemento ao vol. I, doc. 169, p. 279; Fernando Gomes Pedrosa, *ob. cit.*, p. 55.

⁷¹ Cf. Vitorino Magalhães Godinho, *Portugal: a Emergência de uma Nação*, p. 39.

⁷² *Descobrimentos Portugueses*, vol. I, doc. 37, p. 28.

⁷³ *Ibidem*, vol. I, doc. 37, p. 29.

⁷⁴ *Ibidem*, suplemento ao vol. I, doc. 17, p. 27.

⁷⁵ Adeline Rucquoi, *História Medieval da Península Ibérica*, Lisboa, Editorial Estampa, 1995, p. 215.

naval conduzida pelo almirante-mor contra os Mouros, dar seguimento, entre outros objectivos, à já longa folha de serviços guerreiros dos seus antepassados, que tão bons resultados havia fornecido ao processo de autonomização de Portugal do bloco Castela e Leão e ao fomento da unidade interna em redor do rei, conservando, deste modo e com resultados práticos, a prestigiante condição de chefe militar. Escusado será dizer que o recrutamento de Manuel Pessanha reflecte na perfeição a conjugação de duas das principais fontes de sustentação da independência portuguesa e da sua afirmação internacional: o mar e a guerra ao Infiel, com o primeiro, como vimos, a operar como espaço-chave no momento de efectivar a luta ao velho inimigo. Portanto, a Reconquista protagonizada pelos Portugueses transferira-se, inevitavelmente, para as águas vizinhas, de forma especial em nome da defesa da orla marítima nacional, da obstrução ao poderio de Castela, mas também do interesse crescente pelo Norte de África.

Efectivamente, depois da Grande Reconquista, que vai desde a batalha de Navas de Tolosa, em 1212, até à anexação de Sevilha, em 1248, e do Algarve, no ano seguinte, o poderio mouro peninsular manifestava-se em queda e acantonado na região granadina, o que possibilitava aos governos cristãos da região o tempo necessário para projectar novos empreendimentos. Nesse sentido, cremos que os Portugueses cuidavam de assumir uma presença organizada e plena de força no teatro de operações que era o Estreito de Gibraltar, chave das relações entre o Levante e o Poente, em direcção ao Magrebe. Realmente, consideramos que documentos como o contrato rubricado com Pessanha e a bula *Ad ea ex quibus*, de 14 de Março de 1319⁷⁶, que estipula a instauração da Ordem da Milícia de N. S. Jesus Cristo, com sede no Castelo de Castro Marim, “*que era na frontaria dos Mouros Despanha, e Dafriqua*”⁷⁷, só podem ser devidamente interpretados à luz de uma eventual vontade de D. Dinis de levar a luta até ao recinto do Norte de África⁷⁸, apoiando-se, quiçá, no convénio de 1291, assinado pelos reis Sancho IV de Castela e Jaime II de Aragão, que, como vimos, tratava já da repartição da conquista desse cobiçado território. Aliás, pouco depois, coincidindo com a remodelação da marinha lusa, o papa João XXII, através de uma bula datada de 7 de Maio de 1320⁷⁹, concede ao monarca português a dízima das rendas eclesiásticas do Reino, pelo tempo de três anos, a fim de fazer guerra aos Mouros em África, com uma armada de galés. Tratar-se-ia, muito provavelmente, de mais um passo destinado a preparar o terreno com vista à concretização de iniciativas de maior envergadura, favoráveis, por exemplo, ao exercício guerreiro da nobreza, então como que paralisada após a consumação da Reconquista portuguesa peninsular.

⁷⁶ Cf. *Monumenta Henricina*, vol. I, documentos 61 e 62, pp. 97-119.

⁷⁷ Rui de Pina, *Cronicha do Muito Alto e Muito Esclarecido Principe Dom Diniz, Sexto Rey de Portugal*, Lisboa, Lisboa Occidental, 1729, cap. XVII, p. 59.

⁷⁸ António Paulo Duarte escreve a respeito: “É plausível que o contrato entre D. Dinis e o genovês Manuel Pessanha tivesse também em vista uma possível expedição militar do monarca a Marrocos [...]” (*O Equilíbrio Ibérico (Séc. XI-XX). História e Fundamentos*, p. 139). Cf., igualmente, Vitorino Magalhães Godinho, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, p. 135; Luís de Albuquerque, *Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses*, p. 45; *Monumenta Henricina*, doc. 61, nota 1, p. 98.

⁷⁹ Cf. *Descobrimentos Portugueses*, vol. I, doc. 46, p. 40.

Simultaneamente causa e efeito, não é difícil presumir que as benesses relativas à guerra marítima contra a Mourama, facultadas por Roma, faziam crescer as expectativas dos Portugueses. No fundo, de certo modo, desde pelo menos D. Dinis, Portugal foi preparando a vindoura jornada de Ceuta, que sucederá em 1415, ao contribuir para o esforço ocidental de libertação das águas do Estreito do perigo islamita e para um olhar, por certo, mais atento ao Norte de África. Os nossos combatentes apresentavam-se ou então emergiam como campeões dessa luta pela imposição da supremacia da navegação cristã, a qual não deixava, compreensivelmente, de corresponder aos desígnios de um certo ideal de cruzada e a interesses económicos e de outra natureza. Digamos, assim, que, ao perscrutarmos os primórdios da expansão marítima, somos tentados a situar temporalmente os seus inícios no consulado de D. Dinis (Jaime Cortesão já o havia sugerido⁸⁰), se valorarmos suficientemente o salto dado por Portugal com a vinda de Pessanha em termos da arte militar com galés, sem dúvida bastante ajustada à batalha do Estreito de Gibraltar, à protecção do litoral algarvio e ao ataque à costa granadina e marroquina. Porém, esta linha de raciocínio não impede de reconhecer que a expansão oceânica do século XV, fruto de diferentes condicionalismos e de novos desafios, assentará noutros tipos de navios, como é o caso da caravela.

A ideia de conduzir a guerra até ao Continente Africano ressalta, com toda a evidência, da lista de preocupações do reinado de D. Afonso IV. Sublinhe-se a bula de cruzada *Gaudemus et exultamus*, expedida por Bento XII a 30 de Abril de 1341, numa altura em que ainda ecoava a vitória cristã do Salado, e que declara, no texto introdutório, o ânimo de D. Afonso IV preparado contra os “*pérfidos adversários da Cruz, os agarenos das partes de África*”⁸¹. Concede-se ao rei a “*Cruzada*” que “*será tanto para o caso desses reis blasfemos [de Belamarim e de Granada] virem contra ti e contra os teus reinos e terras que terás de defender, como para o de seres tu a romper a guerra contra eles invadindo e atacando os seus reinos e terras*”⁸². Ora, sobre esta matéria, Luís Filipe F. R. Thomaz recorda que a hipótese granadina “*contendia nitidamente com os direitos de Castela*”⁸³. O mencionado historiador explica ainda que, “*a despeito dos problemas políticos e jurídicos que provocava, a conquista de Granada permaneceu, durante um século bem contado, nos objectivos de Portugal, constituindo assim, ao lado de Marrocos, um segundo projecto de expansão*”⁸⁴.

Independentemente da amplitude das intenções, a citada bula de Bento XII, de 1341, inspirada certamente em novas remetidas para Roma pelo rei de Portugal⁸⁵, ao passar em revista as actividades bélicas portuguesas nos anos precedentes, faz alusão à

⁸⁰ “É costume datar os primórdios da expansão marítima dos portugueses com as expedições realizadas às Canárias por eles próprios ou com a sua colaboração, durante o reinado de D. Afonso IV. Não obstante, seria mais lógico [...] datar aqueles primeiros passos desde o reinado de D. Dinis e logo após a reorganização da armada real pelos genoveses, em 1317, e da criação, dois anos depois, da Ordem de Cristo com sede em Castro Marim” (Jaime Cortesão, *Os Descobrimentos Portugueses – I*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1990, p. 205).

⁸¹ *Descobrimentos Portugueses*, vol. I, doc. 65, p. 70.

⁸² *Ibidem*, vol. I, doc. 65, p. 72.

⁸³ *De Ceuta a Timor*, p. 48.

⁸⁴ *Ibidem*, p. 48.

⁸⁵ Cf. Luís de Albuquerque, *Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses*, p. 48.

exemplar determinação cruzadística de D. Dinis, da qual resulta o bom desempenho de Manuel Pessanha e da marinha de guerra nacional, com o povo luso a ocupar, inclusivamente, um lugar de eleição entre os mais enérgicos e calejados no âmbito do combate naval ao Infiel: “*Que el-Rei de Portugal D. Dinis, teu pai, de clara memória, que entre os teus progenitores foi dos mais circunspectos na acção e um acérrimo perseguidor dos ditos inimigos, considerando que o dito reino do Algarve está na fronteira e vizinhança dos ditos inimigos, e que seria mais fácil a guerra e de maior dano para os adversários se estes fôsem atacados por mar em galés e outros barcos próprios por pessoas destras na arte da guerra por mar, 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 sôlido, 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*”⁸⁶.

Nota final

Enfim, terminada para Portugal a sua Reconquista continental e fixadas às fronteiras nacionais, importava, necessariamente e à semelhança do passado, evitar que a monarquia castelhana ficasse com o quase monopólio do protagonismo da condução da guerra ao Mouro. É que deixar Castela sozinha no terreno seria equivalente a conceder ao poderoso reino vizinho mais um trunfo para as suas aspirações hegemónicas. Assim, num quadro em que pontifica a batalha do Estreito de Gibraltar e em que medra o interesse ibérico pelo Norte de África, a partir dos bons resultados arrecadados pela renovada marinha de guerra portuguesa, embora compreensivelmente inflacionados pela propaganda régia, fortalecia-se o prestígio da monarquia lusa e, conseqüentemente, a validade da independência de Portugal junto do Papado, nada menos do que a cabeça da *Respublica Christiana*. Por isso mesmo, ao contribuir para a prossecução de certos objectivos estruturais, como o da valorização política e económica do Reino, que os êxitos militares alcançados sobre os inimigos da fé ou o fomento da actividade mercantil com vários centros europeus reforçavam na cena internacional, exercendo ademais uma fértil “*acção educadora nestes domínios*”⁸⁷, o almirante Manuel Pessanha era generosamente premiado pela Coroa. Contudo, se é verdade que, do ciclo dionisíaco em diante, foi possível assistir ao valioso crescimento da experiência marítima portuguesa, desde logo no capítulo bélico-naval, resultante da aquisição de dados empíricos e da acumulação de conhecimentos de vanguarda no âmbito da arte de guerrear em recintos aquáticos disputados por Mouros, Castelhanos, etc., a Peste Negra, as dissensões internas e as guerras, fernandinas e da independência, retardarão o início sistemático da nossa expansão ultramarina.

⁸⁶ *Descobrimentos Portugueses*, vol. I, doc. 65, p. 71.

⁸⁷ Jaime Cortesão, *ob. cit.*, p. 209.

OS PORTOS, ESPAÇOS DE INOVAÇÃO NA PASSAGEM DOS TEMPOS MEDIEVAIS AOS TEMPOS MODERNOS

Amândio Morais Barros

1. Investigar os portos. História local com carácter global

A cronologia deste estudo ultrapassa bastante aquela que foi proposta para o colóquio de História Marítima em que ele se integra. No entanto, penso que se justifica, tanto pela importância do tema como pelo facto de, muitas matérias que aqui serão tratadas só fazerem sentido na longa-duração.

A história dos portos há muito que interessa aos investigadores. Começou por contabilizar as entradas e saídas de navios e com elas avaliar a sua actividade e grau de internacionalização; mais tarde, procurou estabelecer a relação dos portos com o território: a sua influência no crescimento e configuração dos espaços urbanos onde se implantavam ou serviam, e os seus contactos com o interior rural e produtivo. Ultimamente preocupa-se com as sociedades portuárias, a sua componente “multicultural” e identidade distinguindo as cidades portuárias do restante conjunto urbano. Fala-se da sua capacidade de resposta a novos problemas e adaptação à mudança e considera-se que os portos estiveram na vanguarda de um movimento transformador que marcou o mundo moderno.

Hoje também nos interessam os “pequenos” e “médios” portos¹. Não tão arrebata-dores como os grandes empórios de Lisboa, Sevilha, Antuérpia, Amsterdão ou Manila mas promotores de circuitos marítimos e relações económicas complexas.

Mas resta ainda muito caminho a percorrer; se hoje sabemos que não é por receber muitos navios estrangeiros que um porto tem vocação internacional, ainda desconhecemos como esta foi alcançada; ou que infra-estruturas havia nos portos, quem as projectou e pagou; ignoramos a sua influência no urbanismo e ainda os vemos isoladamente – ou estudarmos as cidades independentemente deles; enfim, o tema do governo e governança dos portos apenas se iniciou e ele esclarece as políticas, gestão e funcionamento portuários. Além disso, a definição dos estatutos, perfis e critérios políticos dependeu da relação entre os poderes.

A falta de documentação é o principal problema; sobram as lacunas e escasseiam as séries documentais nos arquivos. Logo, a identificação dos ritmos económicos, progresso ou estagnação dos portos, a história dos seus mercados, os momentos-chave das relações com outros portos, nacionais, estrangeiros e ultramarinos, e os contactos com o *hinterland* são difíceis de definir e avaliar. Só no século XVI com os contratos notariais este cenário se começa a alterar.

¹ JACKSON, Gordon – “The Significance of Unimportant Ports”, in *International Journal of Maritime History*, Vol. XIII, No. 2 (December 2001), pp. 1-17.

Isso justifica o atraso dos estudos portuários em Portugal; e também a propensão secular de centralização que privilegiou os estudos portuários em função das políticas “estatais”.

As publicações sobre Lisboa e a sua relação com os Descobrimentos e Expansão dominavam. Por vezes com critérios inadequados e conclusões discutíveis, às vezes sem bases documentais, logo a pedir revisão². Além do mais, limitavam a análise à sua relação com o sistema monopolista da Rota do Cabo e armadas do Reino, ignorando a riqueza dos restantes temas da sua história portuária. O Porto foi trabalhado por historiadores voluntariosos mas, amiúde, perdidos em regionalismos e bairrismos³ e pouco sabemos sobre o seu real papel na história das navegações e comércio da Idade Média e Época Moderna. Os restantes portos nacionais eram reduzidos ao mínimo denominador comum de núcleos secundários, com modestas frotas dedicadas à cabotagem, sem grande expressão na economia do Reino.

Do uso de fontes notariais e da releitura de outras conhecidas conclui-se que os portos, todos eles, foram indispensáveis para os projectos expansionistas; que gentes mais ou menos anónimas, apartadas dos circuitos de poder, do funcionalismo régio e imperial, lideraram empresas iniciadas nos cais e bairros ribeirinhos e articularam espaços internacionais e ultramarinos.

Este texto pretende mostrar a importância dos portos na construção naval, fornecimento de técnicos e contingentes humanos, comércio, finança, quadros militares e administrativos e, ainda, na circulação de ideias, transformação de valores estéticos, culturais e mentais⁴. Metodologicamente parte-se do estudo comparado dos portos do norte de Portugal, recorrendo a documentação municipal, notarial, régia e do conselho das Índias de Castela que, pela natureza dos produtores, destinatários e assuntos distingue as posturas dos vários agentes. Devo advertir, por fim, que privilegiar o estudo de realidades locais ou regionais não significa uma análise redutora do fenómeno expansionista; pelo contrário, desde a perspectiva local tenta-se alcançar toda a sua dimensão global.

2. Evolução dos portos nos diálogos entre os poderes

Os portos nortenhos “emergiram” para a “grande história” no século XIV. Adaptando o conceito de “destruição criadora” de Schumpeter, os historiadores têm vindo a rever esse período vendo no mercador a figura do empresário inovador, criador de modelos que passaram por um aumento da produção com vista ao mercado, suscitando novos critérios políticos e fiscais, aceleração da integração dos mercados e nascimento da

² Exemplo: CASTILHO, Júlio de – *A Ribeira de Lisboa*.

³ CRUZ, António – *O Porto nas navegações e na Expansão*, 2ª ed. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa.

⁴ Mesmo a modificação de quadros genéticos decorrente do “encontro de culturas” e miscigenações, pelos espaços de actuação portuguesa, tema que não desenvolverei aqui.

proto-industrialização⁵. Portos e marinhas mercantes participaram nesse movimento. Em Portugal, perante o crescimento de Lisboa e Porto, os reis D. Dinis e D. Fernando favoreceram associações mutualistas de armadores, a *Bolsa dos Mercadores* e a *Companhia das Naus*, que funcionavam como bolsas de seguros. No Porto, pioneiro desse modelo associativo, os estaleiros fizeram crescer os navios que os mercadores integraram nos circuitos dos mares do Norte e Mediterrâneo, fretando-os a casas comerciais europeias, caso dos Médici, no século XV. A arquitectura naval evoluiu com intercâmbios favorecidos pela deambulação de técnicos pela Europa, servindo nos estaleiros; por exemplo, na Flandres, trabalhando para os duques da Borgonha, entre 1439 e 1441⁶. Crónicas do Reino e livros da Câmara evocam este envolvimento marítimo descrevendo os estaleiros, o desenvolvimento dos mesteiros e empreendimentos comerciais⁷; deixam a imagem de uma cidade portuária organizada, com espaços de carga e descarga separados da construção naval⁸, que atraía navegação estrangeira e se animava. Essas condições explicam a ascensão de uma oligarquia urbana (e de franjas da nobreza em redor da cidade a ela associadas), envolvida nos negócios, que a governaria até à Época Contemporânea.

Se a iniciativa local foi activa, a comunicação com a Coroa era incontornável. Os portos eram lugares estratégicos, fonte de recursos fiscais e militares, e os poderes não se dispensavam de neles intervir. Organizá-los custava dinheiro que os concelhos não tinham. O financiamento dependia do Rei e discutia-se com ele, introduzindo o tema governo-governança do espaço portuário, exibindo programas de investimento em infra-estruturas e regulamentando o acolhimento de navios. Mostrando, também, que neste “diálogo” os projectos económicos do porto tinham um peso muito forte.

Eles próprios tomaram a carga o seu ordenamento designando as áreas de actividade, modernizando-os com a edificação de cais em cantaria e criando espaços francos para navios em trânsito. O primeiro cais de pedra do Porto data de 1449, junto da alfândega régia, e inaugurou um programa de obras que prosseguirá no século XVI com

⁵ SCHUMPETER, Joseph Alois - *Capitalismo, socialismo e democracia*. Rio de Janeiro: Zahar Editora, 1984 (1942). CASADO ALONSO, Hilario – “Los Descubrimientos Geográficos: nuevas oportunidades económicas en un mundo en proceso de globalización”, in *Os Descobrimentos e as Origens da Convergência Global*, Amândio Barros (coord.), Porto, Associação para a Divulgação da Cultura de Língua Portuguesa/Câmara Municipal do Porto, 2015, pp. 171-201.

⁶ Literatura tradicional diz que estes carpinteiros fizeram uma “revolução na construção naval no Norte da Europa”. ALMEIDA, Fortunato de – *História de Portugal*, vol. 3, p. 432.

⁷ Fernão Lopes descrevendo o Porto: “Esta cidade he situada junto com ho rio que chamão Doiro, no qual se fazem muitas e boas naaos e outros navios, maes que em luguar que no reino aja” LOPES, Fernão – *Crónica de D. João I*. Porto: Livraria Civilização, 1983, p. 19; mais um exemplo, do século XIV: numa escaramuça travada com os castelhanos durante o reinado de D. Fernando “forom presos dhomeens darmas e de pee ataa cento, e mais alguuns çidadaons do Porto, antre os quaaes foi preso Domingos Perez das Eiras, que era huum dos homrrados do logar, e pagou per si de remdiçom dez mil framcos douro; e naquella somana que foi soltito, chegou huuma sua naao de Framdes, que em frete e mercadorias trouve dez mil framcos përa seu dono”. Idem – *Crónica de D. Fernando*. Porto: Livraria Civilização, 1986, p. 206. Fernão Lopes escreveu as crónicas em meados do século XV e é essa a realidade que retrata. Cem anos depois a cidade debatia a falta de espaço de armazenamento e a sobrelotação do seu porto; AHMP - *Vereações*, liv. 13, ffs. 70-72.

⁸ A carga e descarga de navios passou para a praça da Ribeira (ainda hoje existente), expressão que, de resto, evoca construção de navios, documentada desde a alta Idade Média.

o planeamento em função do comércio atlântico. Viana construíra estrutura idêntica dez anos antes; e dizia ao Rei que era a melhor do Norte de Portugal quando lhe solicitava dinheiro para obras de conservação. Cais para as pescas, para as naus dos vianenses e para os navios de estrangeiros que frequentavam a vila. E assim, os seus vereadores podiam afirmar, com substância, que “*sua vivenda a moor parte he o mar*”⁹. Quer em Viana quer no Porto houve pequenas “revoluções urbanas” com os mesmos pressupostos de organização viária e dos espaços ligados ao rio e ao mar, determinantes no seu desenvolvimento¹⁰. Na primeira, a abertura da Rua do Cais e a construção da Alfândega iniciam programa de benfeitorias que seguirá no século XVI com a construção de praças – como a do *Pescado* ou a da *Alfândega* – e o desenvolvimento dos arrabaldes marítimos; no Porto, o mesmo ambiente de construção em torno das portas marítimas e das ruas que convergiam para o porto: sucedem-se as obras de calcetamento das ruas¹¹ e constrói-se a Ponte de S. Domingos, obra de “*arcos toscos e de alvenaria*”, a cargo do pedreiro Francisco Vaz, que conduzia às casas e lojas dos mercadores e, daí, ao porto¹².

O caso do Porto parece ser exemplar nesta história de consolidação das estruturas portuárias no Portugal tardomedieval e moderno. A cidade voltou-se definitivamente para o rio Douro, estruturando o seu porto em torno de um espaço específico, organizado para tal. A construção da segunda cintura de muralhas, concluída no século XIV, desenhava uma linha ribeirinha onde o essencial do manuseio de navios e mercadorias doravante seria feito. Uma epígrafe que nela se descobriu, datada de 1348, demarcava o local da “amarração” dos navios. A muralha, as linguetas que dela partiam (junto do novo cais, por exemplo) e possibilitavam a aproximação de navios maiores à margem, as portas que saíam para as praias, criaram pontos específicos de actividade que anunciavam um porto organizado: Postigo das Tábuas por onde entrava a madeira que se vendia nas feiras urbanas e abastecia os estaleiros, construção civil, fornos e consumos domésticos, Guindais, por onde se içavam as mercadorias dos navios, Postigo da Arrecadação onde todos os pequenos navios deviam atracar para efeitos de pagamento de direitos, etc. A muralha proporcionava ainda outras estruturas; a forma como estava construída, criando caminhos de ronda espaçosos que, com o tempo, se tornaram passeios muito frequentados pelos armadores e mercadores que vinham ver as cargas, criou armazéns a todo o comprimento da estrutura, hoje em dia reconvertidos¹³. Braudel mostrou-nos os armazéns portuários como essenciais na prática mercantil, acolhendo, temporariamente, os

⁹ BARROS, Amândio Jorge Morais – “A memória marítima de Viana”.

¹⁰ BARROS, Amândio Jorge Morais, “A memória marítima de Viana”, in *Gil Eannes. Uma história com futuro*, Viana do Castelo: Fundação Gil Eannes, 2015, pp. 54-83.

¹¹ Iniciadas no século XV e continuadas no século XVI. Em 1551 mandou-se meter pedra nova no pavimento da praça da Porta Nova, danificada pelas fortes chuvas de Inverno; AHMP – *Vereações*, liv. 17, fl. 23.

¹² Obras entre 1556 e 1559. Também na sequência dos invernos rigorosos que aumentaram o caudal do Rio de Vila. A obra tinha um grande arco central e outros menos volumosos nos arranques; aproveitou-se a pedra e terra de pelo menos uma casa, vinculada à Capela dos Alvarinhos, que foi derrubada para a construção da ponte; AHMP – *Vereações*, livs. 20 e 21, fls. 89 e 7v, respectivamente.

¹³ Bares e restaurantes da zona ribeirinha do Porto aproveitam-nos.

produtos que o grande mercador vende ao retalhista ou exporta. No Porto, esses armazéns eram de privados ou da Câmara, usados primeiramente para guardar cereais, sal e vinhos (no sentido das preocupações, prioritárias, de abastecimento do burgo), mas também sumagres, bacalhau, ferragens e muitas outras mercadorias volumosas. Em tempos de carestia a Câmara aliciava armadores a descarregar – cereais, por exemplo – oferecendo-lhes a estiva e os armazéns. Se por toda a cidade as casas dos mercadores (e das gentes em geral) tinham pequenos armazéns nos andares de baixo, na zona ribeirinha os armazéns eram, em geral, individuais e o seu proprietário nem sequer vivia no local. Os termos mais usados para os designar eram *logeas* (lojas) e armazéns, parecendo, na maior parte dos casos, sinónimos, embora possamos aceitar que o uso do vocábulo pudesse depender da dimensão. Eram alugados a mercadores locais ou, como aconteceria no século XVI, a estrangeiros comprometidos com a Câmara para abastecer a cidade dos géneros em falta. Implicavam a contratação dos serviços de medição das cargas, mais evidente no caso dos cereais, e de arejamento regular dos espaços, trabalho normalmente a cargo de mulheres, devidamente identificadas e idóneas. No final do século XVI conseguem-se identificar mais de três dezenas de armazéns nas ruas da Fonte Aurina, Lada e Reboleira, alugados a flamengos e a mercadores com interesses no Douro, surgindo, nitidamente, como uma interessante fonte de receita para os seus proprietários¹⁴.

Deve dizer-se, ainda, que a cidade criou, no Douro, um sistema portuário. A localização deste porto, a meia légua da foz do Douro garantiu-lhe alguma protecção (somada à protecção natural proporcionada pela extrema dificuldade de navegação da barra, cuja morfologia e correntes descontraídas desencorajavam a entrada de navios que não fossem guiados por pilotos locais); esta condição, mais a pequena profundidade das águas entre o estuário da foz (entre as 4 e as 10 braças) e a cidade (entre as 15 e as 20), e a incapacidade financeira de qualquer outro lugar para criar estruturas de atracagem fizeram concentrar as actividades portuárias em frente à cidade. Nesse sentido, todos os lugares ribeirinhos desde o Porto até à foz, numa e noutra margem (e mesmo até Matosinhos e Leça que se começavam a assumir como abrigos marítimos) dependiam exclusivamente da cidade para sobreviver como lugares de gentes dedicadas ao mar. Assim, se no âmbito das relações com outros portos fora da barra tínhamos um complexo de portos, articulados por uma divisão do trabalho marítimo que aqui será evocada, no Douro e seus anteportos tínhamos um sistema coordenado pela cidade. As provas desta estruturação podem ser encontradas nos seguintes factos: todos os navios que entravam ou saíam do Douro tinham de – directa ou indirectamente – atracar no cais da cidade ou dar conhecimento de embarque aos fiscais do burgo; mesmo os navios de Miragaia, Massarelos, Foz, Gaia e Vila Nova tinham de vir ao cais da cidade manifestar cargas antes de regressarem “a suas casas”; os locais de carga e descarga, quase sem excepção (mesmo os vinhos que estavam em Miragaia eram, em regra, transportados em batéis até aos navios) ficavam em frente à muralha onde, apesar das linguetas, os navios de maior calado permaneciam

¹⁴ Preparo um estudo sobre os armazéns da cidade.

na veia do rio e eram descarregados com o auxílio de batéis; os inquéritos aos navios que saíam do Douro (quando se coloca a obrigatoriedade de integrarem artilharia, por exemplo, no tempo de D. João III e D. Sebastião) mostram-nos atracados no mesmo lugar; os fretamentos raramente falam de outro sítio onde os navios estivessem (acontece, por exemplo, estarem em Vila do Conde ou Viana, mas trata-se de casos diferentes) para além do cais da cidade, ou no rio Douro em frente à mesma; finalmente, basta olhar para as gravuras (desde o século XVII) e, mesmo, para as primeiras fotografias do rio para se perceber que esta concentração era obrigatória e tornou-se prática secular¹⁵.

O desenvolvimento da economia portuária atraiu gente e interesses do *hinterland*. Evidente no Porto, que viu elevada a sua posição no *ranking* dos centros urbanos portugueses, a todos os níveis¹⁶. Se até ao século XIV ficava atrás de lugares como Lisboa, Évora, Braga, Santarém ou Coimbra (com excepção do primeiro, significativamente, todos localizados no interior) em meados do século XV só Lisboa o superava. O Reino sentia novo ritmo evolutivo: crescimento económico e político dos centros marítimos em detrimento dos do interior, agrícolas, outrora dominantes. Descobrem-se laços estreitos entre política, afirmação e competências com o objectivo de controlar e exercer influência sobre o território alimentando a economia do porto e suas realizações. Neste nível, a definição de jurisdições e poderes resultou de um diálogo cada vez mais intenso entre Coroa e portos.

Na Europa topamos com movimento semelhante. A zona costeira animava-se graças a uma imensa rede de portos que eram porta de saída de economias e modelos culturais do interior. Rede evocada na documentação da Alfândega do Porto, nos livros da Confraria dos mareantes de São Pedro de Miragaia¹⁷ ou nos textos produzidos na “Casa dos Nichos” pela Confraria dos Mareantes de Viana¹⁸. Rede de portos, ainda, que activou sistemas de transporte de curto, médio e longo raio, dominantes por muito tempo mas coexistindo, a partir do século XVI, com o vigor das rotas ultramarinas; completando-as, dando-lhes dimensão de negócio internacional, abrindo caminho a movimentos globais. Eis um mundo de pequenos navios alimentando tráficos regionais e configurando as grandes frotas mercantes de finais da Idade Média: basca, portuguesa, bretã, normanda, britânica. Competindo e cooperando, permutando soluções técnicas, suscitando a formação de tripulações transnacionais, incentivando a formação de colónias mercantis e de ambientes portuários mais ricos e complexos.

¹⁵ Todos estes e muitos outros temas em BARROS, Amândio – *Porto: a construção de um espaço marítimo*, cit.

¹⁶ Mais dados sobre o crescimento da cidade em RIBEIRO, Maria do Carmo; MELO, Arnaldo – “O crescimento periférico das cidades medievais portuguesas (séculos XIII-XV): a influência dos mesteres e das instituições religiosas”, in *Evolução da paisagem urbana. Cidade e periferia*, Maria do Carmo Ribeiro e Arnaldo Melo, coord. Braga: CITCEM/IEM, 2014, pp. 98-103.

¹⁷ Percorrendo a Galiza, Cantábria, Biscaia, Poitou, Bretanha, Normandia, Ilhas Britânicas, Flandres, a Norte, Andaluzia, Levante, Catalunha e Repúblicas Italianas, a Sul. Faltam no rol os portos do sul de França, mas notícias do século XVI esporadicamente referem-nos.

¹⁸ BARROS, Amândio – *A memória marítima de Viana*, p. 66.

3. Portos do Norte de Portugal em tempos de afirmação

Assim, os dois séculos finais da Idade Média reforçaram modos de vida e tradições marítimas. Nos portos desenvolvem-se as práticas náuticas e mercantis que conduziram Portugal à Época Moderna: a das grandes descobertas e navegações.

Directa ou indirectamente, os portos nortenhos acumularam experiências nesta área. A legislação sobre fretamentos em vigor no Reino, plasmada nas *Ordenações Afonsinas*, teve origem na cidade do Porto, integrando a primeira carta de frete conhecida, a do baixel *Santiago*, de João Ramalho, de 18 de Maio de 1386. Nesse tempo, a sua *bolsa de mercadores* já funcionava em pleno e os seus recursos navais eram abundantes e seriam postos à prova na frota que participaria na conquista de Ceuta em 1415 e em toda a logística que ela mobilizou.

Não faz sentido relatar os casos de navegadores, mestres de navios, carpinteiros e mercadores destes portos envolvidos em factos decisivos da expansão marítima portuguesa e castelhana entre os séculos XV e XVI. Já o fiz noutros trabalhos¹⁹. Mas há dados relevantes sobre estes portos que importa mencionar.

Sobre todos os outros destacou-se a construção naval, sector tecnologicamente mais avançado e exigente na Época Moderna. Tenho estudado esse tema. Não consigo comprovar documentalmente as suas origens, mas tenho algumas ideias sobre o assunto. A começar pela citada circulação de carpinteiros navais, e mestres de navios (participavam na construção dos navios) por zonas tecnologicamente avançadas da Europa, designadamente o Mar do Norte e Cantábria, e a fixação no Porto de técnicos da “Flandres” e do Mediterrâneo.

Jácome de Bruges, flamengo, da casa do Infante D. Henrique, parece ter tido maior intervenção no âmbito comercial e internacionalização do porto; mas Jácome Lourenço, genovês, trouxe conhecimentos numa área vital da construção de navios: era mestre de fazer carenas (isto é, a obra viva do navio debaixo da superfície de flutuação), e foi distinguido pelo rei com o privilégio de besteiro de cavalo, em 1450²⁰.

Síntese de conhecimentos técnicos concretizada no estaleiro da cidade, em Miragaia, onde se desenvolveu o tipo de navio que a *Carreira da Índia* haveria de consagrar: a nau. Os circuitos marítimos de abastecimento de Ceuta e das restantes praças portuguesas no Norte de África, bem como as rotas insulares foram decisivos para a evolução da arquitectura naval; acredito que, a partir de meados do século XV a nau começava a tomar a forma necessária para responder às exigências das viagens oceânicas, estabelecendo-se em definitivo entre 1487 e 1496, tempo que mediou entre a jornada de Bartolomeu Dias (início da expedição que dobrou o Cabo da Boa Esperança) e a construção dos navios para Vasco da Gama. Quando D. João II esteve na cidade (entre Dezembro de 1483 e Janeiro de 1484) visitou o estaleiro, verificou as obras em curso e comprou nau de grande porte para a sua frota²¹. Recorde-se que D. João II pensou enviar navios à Índia

¹⁹ BARROS, Amândio – Catálogo Infante. Portos para a Academia de Marinha.

²⁰ BARROS, Amândio Jorge Morais – *Porto: a construção de um espaço marítimo*, p. 387.

²¹ Usou-a para transportar pedra do Porto para o calcetamento da Rua Nova de Lisboa.

e a deslocação ao Porto teve em vista esse objectivo. Plano continuado por D. Manuel I ao utilizar estes estaleiros não só para a construção dos navios da viagem inaugural à Índia, mas também para fabricar algumas das primeiras naus que equiparam a *Carreira*, como a *Flor de la Mar*, navio almirante de Afonso de Albuquerque, a *Cirne*, a *S. Mateus*, a *Leitoa Grande* e outras; além disso, transferiu carpinteiros do Porto e de Vila do Conde para aquele que, no seu auge, viria a ser o maior estaleiro da Europa: a Ribeira de Lisboa, ou *Ribeira das Naus*.

A cidade tinha outro trunfo para afirmar o seu porto: a sua elite mercantil. Atrás referi que a oligarquia urbana escorou o seu estatuto no comércio e armação de navios ainda na Idade Média; no início da Época Moderna surgiram novos actores preparados para mudar o rumo dos negócios. Assim que se instalaram começou um difícil jogo de poder, opondo, relacionando e transformando as elites locais.

4. Uma nova elite de mercadores dos portos

Se os portos nortenhos iniciaram um período de aprendizagem comercial no século XV nos contactos com o Mediterrâneo (recorde-se a relação com os Médici ou com portos da Catalunha²²), a abrir a Época Moderna ligaram os seus interesses atlânticos aos dos mercados europeus. Para eles o tempo era de reconversão face à restrição legal que lhes impedia participação directa no negócio da Índia, e à turbulência causada pelos ataques de corsários franceses que disputavam as posições de Portugal e Castela no mar, desgastando os seus recursos. Haviam herdado logística, tecnologia, rotas e relações internacionais fundamentais para os projectar tanto para o ultramar como para a Europa comercial e financeira. O elemento que lhes faltava para influenciar definitivamente a sua história surgiu nesta altura: os cristãos-novos.

Expulsos de Castela em 1492, entraram em Portugal no mesmo ano²³. No Porto, o seu núcleo original compunha-se de trinta famílias, autorizadas a instalar-se na antiga judiaria da cidade, no Olival. Fizeram-se elite comercial rivalizando com os burgueses da Câmara. Facto que lhes valeu inimizades mas, a médio prazo, algumas alianças proveitosas, traduzidas na celebração de casamentos e união de interesses. Não por acaso, foi por pressão da Câmara que o Tribunal da Inquisição do Porto teve existência efémera, logo transferido para Coimbra, e que já no tempo da União Dinástica (1580-1640) a mesma Câmara defendeu o Dr. Lopo Dias, cristão-novo, médico e homem de negócios, num pleito que o opunha a um cristão-velho e que correu nos tribunais da Corte de Filipe II (I de Portugal).

²² MORENO, Humberto Baquero – “Carta de D. Afonso V aos conselheiros de Barcelona sobre o apressamento dum navio português”, in *Revista de Ciências Humanas*, vol. 3, nº 1, Série A (1970), pp. 173-176.

²³ MORENO, Humberto Baquero. Devo deixar aqui público reconhecimento ao Professor Baquero Moreno, recentemente falecido, pela sua obra e pelas qualidades humanas que sempre lhe reconheci. Devo-lhe o apoio que garantiu a minha primeira bolsa de investigação sem a qual nunca teria podido sequer iniciar a minha actividade como historiador.

Cosmopolitas, gerindo redes de contactos internacionais afirmaram-se no negócio ligando os seus empreendimentos aos recursos portuários disponíveis, arrendando as alfândegas dos portos localizados entre Buarcos e Caminha²⁴. Estes portos ofereciam-lhes as seguintes vantagens: maior capacidade de intervenção comparativamente a Lisboa, dominada por interesses estrangeiros em torno da Rota do Cabo (na qual, mais tarde, participarão); mais desimpedidos do que o saturado porto da capital; menos controlados pelos agentes do fisco régio facilitando quer a entrada de mercadorias “proibidas” quer a sua própria circulação²⁵; articulavam-se com os portos galegos desde os quais era mais fácil encontrar transporte para redistribuição de mercadoria e, também, iludir o pagamento de diversos direitos; finalmente, porque abriam aos mercadores os caminhos do Atlântico onde os seus armadores há algum tempo operavam, inclusivamente (ou especialmente) no prometedor trato das Índias de Castela.

Inspiraram estratégias de cooperação e de articulação de interesses a níveis intercontinentais, torneando os entraves das políticas expansionistas “estatais”. Dinamizaram os portos acelerando a sua integração em circuitos internacionais; superando as rivalidades que as políticas centrais geriam a custo no mar (caso dos citados ataques franceses) recebendo nos cais navios ingleses, bretões, normandos, flamengos, biscainhos, carregados de têxteis, ferramentas, materiais de construção naval e ferro; alimentando as suas próprias rotas ultramarinas. Pois se as entidades políticas, administrativas e militares ligadas ao poder central frequentemente entravam em conflito com os agentes no terreno, os mercadores (e as suas redes) procuravam afirmar um quadro global de trocas independentemente de quem fossem os interlocutores. Tal como os portos nacionais recebiam navios de França em pleno conflito naval, no Brasil multiplicavam-se os casos de cooperação entre mercadores portugueses e armadores franceses²⁶. Ou entre portugueses e castelhanos nas Índias, antes e depois da União das coroas, apesar das proibições de circulação entre impérios, como se vê com a rede do mercador do Porto Simão Vaz, que tinha agentes em Veracruz a participar nos tratos do galeão de Manila²⁷. Padrão de comportamento que se reproduzirá com os cristãos-novos portugueses que farão contrabando de escravos com o “inimigo” neerlandês na costa africana (Angola) no século XVII²⁸, ou que suportarão o domínio de Olinda e Pernambuco pelos mesmos neerlandeses entre 1630 e 1654 através de activa colaboração no terreno²⁹. Começava, verdadeira-

²⁴ Mais os almoxarifados de Coimbra, Aveiro, Viseu e Lamego. Exemplo, o arrendamento de Miguel Fernandes Pina e Miguel Gomes Bravo (1559-1562), por trinta contos de reais, em Arquivo Distrital do Porto – *Contaduría da Comarca do Porto*, liv. 0006, fl. 324 e seguintes.

²⁵ Limitada pelas leis do Reino que impediam os cristãos-novos de se ausentarem sem autorização – o que, em muitos casos, deu azo a conluios. Lei dos conluios.

²⁶ Caramuru.

²⁷ BARROS, Amândio Jorge Morais – *Rila*.

²⁸ Caso de Diogo da Fonseca Henriques. HARVEY, John Whitney Harvey – *Politics, Commerce and Colonization in Angola at the turn of the eighteenth century*. (tese de mestrado). Lisboa: FSCH – UNL, 2012, pp. 66-70, <http://run.unl.pt/bitstream/10362/9440/1/johnharvey.pdf>

²⁹ MELLO, Evaldo Cabral de – *O negócio do Brasil. Portugal, os Países Baixos e o Nordeste, 1641-1669*. Rio de Janeiro: Editora Topbooks, 1998; MELLO, José António Gonsalves de – *Tempo dos flamengos. Influência da ocupação holandesa na vida e na cultura do Norte do Brasil*. Rio de Janeiro: Topbooks/ Instituto Ricardo Brennand, s.d.

mente, a construção da economia comercial do Atlântico, a que tenho dedicado alguns trabalhos e que aqui apenas resumirei.

Para estes homens as Ilhas foram, ainda no século XV, laboratórios de experiências que se concretizariam mais tarde no Brasil³⁰.

Jácome de Bruges e Afonso Gonçalves Baldaia (e talvez João Gonçalves Zarco) apontam para uma intervenção bem mais relevante do que aquela que conhecemos na colonização dos arquipélagos atlânticos³¹. Ligados à casa senhorial do Infante D. Henrique, fizeram parte do grupo inicial de povoadores da Ilha Terceira tendo-lhes sido outorgadas missões de responsabilidade tanto na valorização económica da ilha como na sua organização municipal, transferindo para aí os seus interesses comerciais. Um cidadão e vereador do Porto, João Martins Ferreira, geria negócios nas Ilhas; no final do século XV encontramo-lo no Funchal onde a Câmara o consulta sobre a melhor forma de se organizar a procissão do *Corpus Christi*, ao modo do Porto e de Lisboa³². Ainda nesta centúria e no início do século XVI, várias reuniões camarárias referem os consumos e venda de açúcar da Madeira e de São Tomé no Porto³³. No mesmo período achamos agentes a traficar (e a fazer contrabando) escravos na costa africana usando as ilhas de Cabo Verde e os navios do rei para ir à Guiné, como Paio Veloso, em 1504³⁴. O *flamengo* Melchor de Monteverde e Pruss (mostrando a longa ligação dos portos ao Norte da Europa) referido na descrição do martírio do beato Inácio de Azevedo, estava estabelecido nas Canárias (Tazacorte, La Palma, Santa Cruz de Tenerife), negociava açúcar e promovia intercâmbios inter-ilhas³⁵ depois de ter vivido longos anos no Porto. Enfim, o relato do

³⁰ PINHEIRO, Luís da Cunha – “A produção açucareira em São Tomé ao longo de Quinhentos”, in *Livro de Actas. Colóquio Internacional São Tomé e Príncipe numa perspectiva interdisciplinar, diacrónica e sincrónica* (2012), Ana Cristina Roque, Gerhard Seibert, Vítor Rosado Marques (coords.). Lisboa: ISCTE-IUL/CEA-IUL/IICT, 2012, pp. 27-46.

³¹ LEITE, José Guilherme Reis – “Uma Floresta de Enganos. A primeira tentativa de povoamento da ilha Terceira”, in *Os reinos ibéricos na Idade Média*, livro de homenagem ao Prof. Doutor Humberto Baquero Moreno, Porto, Universidade do Porto, Livraria Civilização, 2003, vol. II, pp. 671 a 676; sobre o porto da Praia, onde Jácome se fixou, ver DRUMOND, Francisco Ferreira DRUMOND, *Memória Histórica da Capitania da Vila da Praia da Vitória*, 2ª ed., Câmara Municipal da Praia da Vitória, 1983. Menções à vida de Jácome de Bruges no Porto em *Arquivo dos Açores*, vol. I. Ponta Delgada, 1878-1880, pp. 28-29.

³² *Vereações da Câmara Municipal do Funchal. Século XV*, ed. José Pereira da Costa. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico, 1995, p. 147.

³³ BARROS, Amândio – *Vinhos de escala e negócios das Ilhas*. Porto: GEHVID, 2004.

³⁴ Torre do Tombo – *Chancelaria de D. Manuel I*, liv. 46, fl. 149.

³⁵ Família de origem alemã (assentada em Antuérpia). Filho de Jacome de Monteverde (Groenenberg), que viveu no Porto e foi o introdutor da cana-de-açúcar na Ilha, nos engenhos de Argual e Tazacorte, administrando-a ao modo dos outros flamengos da Madeira e Açores: em regime de capitania/senhorio de tipo capitalista. Melchor terá frequentado o Colégio dos Jesuítas do Porto, recebeu-os em Tezacorte e serviu-lhes merenda de frutas e doces da Madeira. O martírio de Inácio de Azevedo mostra os contactos dos mercadores do Porto com a Madeira e Canárias em tempo de consolidação de rotas atlânticas. COSTA, M. Gonçalves da – “Mártires Jesuítas nas águas das Canárias (1570-1571)”, in *Anuario de estudios atlánticos*, Nº. 5, 1959, pp. 458-459.

“piloto anónimo de Vila do Conde”, cerca de 1540, em viagem por São Tomé³⁶, fala da vitalidade do arquipélago e dos interesses portuários nesse espaço, da navegação e dos empreendimentos dos cristãos-novos em todas as Ilhas – nas Canárias constituirão redes poderosas – nos séculos XVI e XVII.

Pontos de escala das rotas atlânticas, os arquipélagos da Macaronésia, mais São Tomé e Príncipe (e os espaços contíguos do golfo da Guiné) foram usados pelas redes para ensaios de modelos económicos. Bem informados por abundante correio mercantil, deslocando capitais, navios, feitores e realizando sociedades de exploração, promoveram culturas de valor acrescentado e distribuição internacional. Algumas articuladas com as necessidades da navegação: na Madeira e Canárias, a par dos canaviais açucareiros incentivaram a produção e comércio de vinhos de escala e cereais; nos Açores criaram estruturas de abrigo às naus das Índias transformando as ilhas em mercados avivados à chegada de cada embarcação; em Cabo Verde iniciaram a produção de açúcar³⁷ mas logo fizeram do arquipélago um entreposto de escravos para vender nas Índias de Castela e Brasil e uma valiosa escala nas viagens de ida, onde os navios pescavam e se refrescavam; finalmente, em São Tomé, testaram a economia de engenho com base escravagista que, mostrando-se lucrativa com o açúcar, inspirou o modelo que viria a ser seguido no Brasil e, como veremos pelos fretamentos dos navios *Nossa Senhora do Rosário* (1573) e *S. João* (1574) fornecendo-lhe, mesmo, mão-de-obra forçada especializada, numa experiência de transferência de trabalhadores escravos qualificados que está por estudar.

A ideia das Ilhas como precursoras da economia brasileira não é nova. Sobre o açúcar, Celso Furtado diz que além de se terem ali resolvido “*os problemas técnicos relacionados com a sua produção*”, as plantações estimularam “*o desenvolvimento em Portugal da indústria de equipamento para os engenhos açucareiros*”³⁸.

Este trajecto explica uma das razões por que o Brasil só ‘tardamente’ pesaria na economia dos portos e na própria economia europeia; a outra foi o prolongamento das ilusões mineiras, as únicas que faziam a Coroa interessar-se a sério por ele³⁹. Porém, os

³⁶ CASTELO-BRANCO, Fernando – “A navegação da metrópole para S. Tomé nos meados do século XVI”, in *Studial*/Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, nº30-31 (Agosto-Dezembro 1970), p. 76. Viagem ao arquipélago de São Tomé e confirmando outros documentos que afirmam a saída, regular, de 21 navios dos portos de Azurara, Vila do Conde e barra do Douro, para essas Ilhas.

³⁷ Em 1595, o fidalgo de Cedofeita (freguesia do arrabalde do Porto) Diogo Leite de Azevedo ainda possuía um engenho de açúcar na ilha de São Miguel, Vila Franca, com feitores que para lá deslocava. Arquivo Distrital do Porto – *Po 1º*, 3ª série, livro 105, fl. 90.

³⁸ FURTADO, Celso – *Formação económica do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976, p. 9. São inúmeros os casos de carpinteiros, caldeireiros, ferreiros e outros artesãos deslocados para o Brasil a trabalhar nos engenhos; darei alguns exemplos adiante.

³⁹ A busca de minas de prata e de ouro estimulada pelas vizinhas possessões castelhanas, onde existiam em abundância, foi uma obsessão nas primeiras décadas da história do Brasil; BARROS, Amândio; MAGALHÃES, Joaquim Romero. Diogo Ramada Curto e Francisco Bethencourt sintetizam a intervenção régia na primeira fase da história brasileira (esboço de projecto imperial), deste modo: “*Houve três factores principais responsáveis pela definição de um primeiro projecto imperial para a América do Sul: a necessidade de contrariar os projectos franceses de colonização; a tentativa de repetir o que os Espanhóis tinham conseguido com a descoberta das minas de Potosi; e o interesse pela obtenção de novas fontes de receita para compensar a primeira crise da Índia*”. *A Expansão Marítima Portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70, 2010, p. 4.

mercadores não viviam de ilusões e cedo perceberam que o futuro da economia atlântica passava por um novo projecto para o Brasil. Em poucos anos transformaram a sua economia e a sua organização. Deslocando recursos financeiros, navais e logísticos, pensando no mercado e internacionalizando as transacções; primeiro com o pau-brasil, depois o algodão e, em seguida, o açúcar. Basta atentar na evolução das rotas dos navios do Porto. Se até meados do século XVI, em 115 viagens documentadas apenas 4 tiveram como destino o Brasil (dominavam as rotas para a Flandres, Lisboa e Ilhas), nas 448 registadas na segunda metade da mesma centúria, essa cifra subiu para 229. Obra das redes de cristãos-novos cuja presença domina em todos os fretamentos e transacções com o Brasil. Em resultado disto, aumentaram os espaços de acostagem, cresceu o número de armazéns e casas comerciais, acentuaram-se os critérios de gestão dos riscos com a defesa da barra e da navegação, criação de um corpo de pilotos permanente, fiscalização aduaneira e visitas de saúde, e os assuntos portuários em geral mais do que nunca constituíram tema de debate camarário. De tal forma que, a partir do último quartel do século XVI, e com todas as reservas que a expressão e o conceito suscitam, é possível dizer que a cidade do Porto responde ao critério que define um “porto-judeu”⁴⁰.

As mesmas redes que haviam arrendado as alfândegas foram as primeiras a estabelecer engenhos de açúcar no Brasil; porque os mercadores eram os únicos com capacidade financeira para assumir essa empresa pois os custos de produção e comercialização eram elevados: além da terra, do plantio da cana, da maquinaria para a moer e transformar, dos transportes para a distribuir, precisavam de pagar a mão-de-obra escrava que suportaria este sistema. A história da escravatura atlântica inicia-se, verdadeiramente, aqui, na segunda metade do século XVI. E, como dizem Diogo Ramada Curto e Francisco Bethencourt, esta síntese açúcar e escravos “*estruturou todo o sistema do Atlântico Sul*”⁴¹.

Defunto em 1577, o cristão-novo Manuel Pires deixou à sua viúva Beatriz Rodrigues, “*dous emgenhos d’açucueres hum per nome Nosa Senhora dos Prazeres e houtro per nome Sam Pantaliam*”, na capitania de Pernambuco⁴²; na mesma capitania, o engenho

⁴⁰ *Avant-la-lettre*. O conceito, definido por Lois Dubin e David Sorkin, refere-se aos modelos sociais em que os judeus eram dinamizadores da armação e economias marítimas europeias nos séculos XVII e XVIII, beneficiando do ambiente económico (e social) liberal providenciado pelos portos, ou promovendo-o. Tenho duas reservas quanto à aplicação deste conceito nos portos portugueses no século XVI: por um lado, os poderes, central e local, foram sempre muito interventivos e, no caso das cidades, os governantes não pertenciam ao mesmo grupo social dos mercadores cristãos-novos; segundo, o facto de a natureza dos próprios cristãos-novos ser bastante variável: houve cripto-judaísmo, é certo, mas houve conversões sinceras e, ainda, gente que duvidava de ambos os credos – Sorkin, de resto, considera esta “flexibilidade” da sociedade mercantil “judaica”. De qualquer modo, o funcionamento geral do porto autoriza a que, pelo menos, possamos considerar esta definição como sugestão de trabalho. Ver DUBIN, Lois – *The Port Jews of Habsburg Trieste: Absolutist Politics and Enlightenment*. Stanford: Stanford University Press, 1999. SORKIN, David. “The Port Jew: Notes Toward a Social Type”. *Journal of Jewish Studies*. 50 (1) (Spring, 1999). Oxford: Oxford Centre for Hebrew and Jewish Studies, pp. 87–97; *Port Jews: Jewish Communities in Cosmopolitan Maritime Trading Centres, 1550-1950*. David Cesarani, ed. London and Portland: Frank Cass Publishers, 2002; *Jews and Port Cities, 1590-1990: Commerce, Community and Cosmopolitanism*. David Cesarini and Gemma Romain, eds. London: Vallentine Mitchell, 2006.

⁴¹ P. 4.

⁴² Arquivo Distrital do Porto – *Po 1º*, 3ª série, liv. 60, fl. 26.

do Bom Jesus, de Cristóvão Pires, filho de Tristão Luís, mercador de Miragaia⁴³; no ano seguinte (1578), a rede dos Vitória (representada por Lopo Nunes Vitória e seu sobrinho Garcia Gomes Vitória) envia ao Brasil o carpinteiro Adão Ferreira para “*trabalhar de seu oficio de carpinteiro em has hobras que lhe mandar fazer James Lopez sobrinho delle Lopo Nunez e cunhado delle Guarcia Guomez Vitorya la estante convém a saber: fara carros e caixas d’açucquer e outras cousas do dito oficio de carpintarya nos engenhos d’açucueres delle dito James Lopez que tem no dito Brasyl*”, em Olinda e noutros lugares⁴⁴. Em 1584, na vila de Espírito Santo, há vários anos que mercadores do Porto, de Lisboa, Guimarães e outros lugares partilhavam propriedade de engenhos usando os serviços de um feitor castelhano e de um técnico flamengo (?), exemplos de transferência internacional de mão-de-obra que também neste sector foi conhecida⁴⁵. Em 1586, o mercador Simão Vaz movimentava letras entre as Canárias, Madeira e Brasil, dirigidas a negociantes do Porto, Guimarães e de outros lugares do Reino estantes nas Ilhas e no Brasil, para financiar transacções de açúcar e engenhos (“de águas”) que possuía em parceria com Miguel Fernandes, seu sobrinho, a 12 léguas da Bahia⁴⁶. Enfim, e para não alongar esta lista, diga-se que a família Paz, e outros como Miguel e Bento Dias de Santiago tinham engenhos em Camaragibe, Sebastião Coelho, cidadão, em Pojuca, Olinda, e diversos mercadores da cidade possuíam engenhos ou parte deles em várias capitânias, com destaque, evidentemente, para as do Nordeste⁴⁷.

Tal como ficou escrito, este quadro activou um tráfico de escravos a uma escala até então inconcebível. Que marcou a vida portuária dadas as exigências da armação. Os interesses açucareiros passam a estar identificados com interesses escravagistas, movimentando navios para o tráfico. Apenas dois exemplos: em 1573, Simão Vaz e Manuel Esteves afretam o navio Nossa Senhora do Rosário, mestre Tomé Fernandes, para ir à ilha de Santiago, Cabo Verde, comprar mantimentos para 116 escravos que seriam carregados em São Tomé e depois levados à Bahia, num percurso que pode dar a entender que seriam escravos experientes na produção açucareira, em vias de promoção na América do Sul⁴⁸; no ano seguinte, os mesmos mercadores, associados aos irmãos Garcia e Francisco Mendes, repetem a transacção, seguindo, portanto, o mesmo modelo, agora com o navio S. João, de Gaspar Gonçalves⁴⁹.

⁴³ Arquivo Distrital do Porto – Po 1º, 3ª série, liv. 58, fl. 146.

⁴⁴ Arquivo Distrital do Porto – Po 1º, 3ª série, liv. 64, fl. 181v.

⁴⁵ Alguns envolvidos: Miguel Álvares, Porto, João Gonçalves Mataraz, Guimarães, Diogo Rodrigues de Elvas, Lisboa, João de Lafonte (flamengo?), Diego Fernandes, Castela. Miguel Álvares tinha (em Rosas, ou Roças Velhas) um engenho e um trapiche. Arquivo Distrital do Porto – Po 2º, 1ª série, liv. 5, fl. 149v.

⁴⁶ Arquivo Distrital do Porto – Po 3º, 1ª série, liv. 83, fl. 32.

⁴⁷ A documentação portuária – fretamentos, por exemplo – ajuda a identificar outros senhores de engenho, como (entre muitos casos) Filipe Cavalcanti e João Malheiro, que tinham o seu engenho em Araripe, termo de Itamaracá. ADP – Po 1º, 3ª série, liv. 60, fl. 37v.

⁴⁸ A economia de açúcar estava então a transferir-se de São Tomé para o Brasil e os escravos experimentados neste sector seriam também deslocados. Este dado acerca da construção da economia de engenho no Brasil com mão-de-obra escrava experimentada constitui uma boa pista de investigação, embora difícil de seguir. Arquivo Distrital do Porto – Po 3º, 1ª série, liv. 47, fl. 6 e seguintes.

⁴⁹ Acrescenta-se um pormenor relativamente ao fretamento anterior: que os escravos seriam “da Guiné”. Arquivo Distrital do Porto – Po 3º, 1ª série, liv. 51, fl. 35 e seguintes.

Antuérpia foi durante muito tempo o principal centro redistribuidor do produto⁵⁰. Porém, as “guerras” e bloqueios do último terço do século XVI afectaram a actividade dessa praça⁵¹ e suscitaram destinos alternativos como Bordéus, Rouen, portos britânicos e hanseáticos, Bergen e Amsterdão. Este facto deve ser realçado. De 1570 em diante quase não existem notícias de viagens de navios do Porto para a “Flandres”⁵²; o escoamento do açúcar passou a fazer-se através daqueles portos. Como os contactos directos com Amsterdão eram ilegais (embora processos da Inquisição comprovem que se faziam⁵³), os mercadores iludiam o poder central fretando urcas do Norte da Europa desde o Brasil que além dos portos citados, chegavam, cada vez em maior número, ao porto livre de Hamburgo.

Esta tendência teve consequências na história do açúcar: conduzido a centros de refinação importantes, como os de Londres ou os dos arredores de Amsterdão⁵⁴, fez com que ele deixasse de ser uma especiaria e artigo de luxo para passar a ser um produto de consumo de massa.

No que as interpretações económicas parecem falhar é na excessiva dependência dos portugueses face a mercadores e capitais estrangeiros. Furtado foi dos primeiros a considerar que a empresa açucareira portuguesa estava subordinada aos capitais holandeses⁵⁵. Se os mercados do Norte da Europa foram essenciais para a distribuição do açúcar, a verdade é que a documentação portuária permite ver que, em todas as fases, de aplicação de capitais, produção e distribuição até Antuérpia – mas também até Bordéus, Calais, Rouen, Dunquerque⁵⁶, Londres, Bristol ou as praças mais próximas como Bilbao,

⁵⁰ As feiras de Medina del Campo também eram usadas na distribuição.

⁵¹ As turbulências que afectaram Antuérpia têm eco nos contratos de fretamento de 1569: “*e havendo hi guerras como agora havya ou estiver o quanall de Frandes inpidido elle mestre nam sera hobrigado ha hir ao dito Frandes*”, ou “*estando ho canall desempido de guerra por que estando empido entam nam hyra*”. Arquivo Distrital do Porto – Po 1º, 3ª série, liv. 31, fl. 68v e 76v, respectivamente.

⁵² Antuérpia é no Brabante; mas a documentação, desde sempre, transforma os portos do Norte da Europa em portos *flamengos*. Não quer dizer que não se fizessem viagens (sobretudo depois de 1585 quando a cidade caiu nas mãos dos espanhóis); no entanto, as turbulências iniciadas em 1567 afastaram a navegação portuguesa.

⁵³ Encontramos percursos incríveis, complexos, por onde se movimentam mercadores e agentes individuais como um cristão-novo da família Coronel, originária da Galiza e assentada no Porto e em outros centros portugueses, que esteve em Sevilha, Lisboa, Bahia, outra vez no Porto, Amsterdão, Livorno, Veneza, Salónica, Sevilha de novo, Cartagena das Índias...

⁵⁴ Entre 1605 e 1662 o número de refinarias de açúcar em Amsterdão passou de 3 a 50. HARRELD, Donald - *The Dutch Economy in the Golden Age (16th – 17th Centuries)*, in EH.net, <https://eh.net/encyclopedia/the-dutch-economy-in-the-golden-age-16th-17th-centuries/>

⁵⁵ *A formação económica do Brasil*, cit., p. 10, 47. Segue neste pensamento Wallerstein, que atribui ao capital de Antuérpia as origens da economia portuguesa do açúcar; WALLERSTEIN, Immanuel – *I*, p. 121.

⁵⁶ Em 1576, o já citado Bento Dias de Santiago recebeu procuração de sua irmã Ana Dias, para cobrar os seguros do que os corsários haviam tomado de mercadorias do Brasil de seu marido Jorge Vaz, que iam nas urcas Galo do Mar, tomada, e Serva, afundada, numa viagem que começara no Brasil, passara por Lisboa e Galiza, e terminaria em Calais e Dunquerque. Arquivo Distrital do Porto – Po 3º, 1ª série, liv. 53, fl. 154v-155.

Medina del Campo e, mesmo, Madrid – e, mais tarde, Amsterdão, o papel dos negociantes portugueses é destacado⁵⁷. Falham, também, na importância que dão a Lisboa e ao governo central como promotores quase exclusivos da economia açucareira e destino inicial do açúcar na Europa. Basta correr a mesma documentação para vermos como a iniciativa partiu dos mercadores individualmente e os portos de referência de chegada são os nortenhos (mesmo quando articulados com Lisboa), muito ligados aos galegos e ao transporte para França, Inglaterra, Flandres⁵⁸.

Por outro lado, a participação dos homens do mar nesta empresa foi relevante e seguiu idêntico modelo de participação, investindo modestos capitais em numerosas parcerias de exploração de navios, compra e venda de mercadorias insulares e ultramarinas e representação remunerada dos mercadores em diferentes negócios e assuntos.

5. Os mareantes também construíram o Atlântico

Os técnicos de navegação foram actores principais neste processo que uniu oceanos e culturas nesta primeira globalização. A partir do momento em que a Coroa concentrou os seus esforços na carreira oriental percebeu que o não podia fazer sozinha e viu-se obrigada a recorrer à logística dos portos, caso dos navios com que primeiramente equipou as armadas da Rota do Cabo. E foi com os mestres, pilotos e marinheiros dos portos portugueses que completou o seu quadro de pessoal. O tempo mostraria que trabalhar para a Coroa não era aliciante, mais ainda quando se afirmaram rotas atlânticas que o eram. A Carreira da Índia era arriscada, sobressaltada por acidentes (ataques corsários e, sobretudo, naufrágios⁵⁹) e pouco rentável pois os regimentos régios limitavam as iniciativas de comércio privado. Pelo contrário, nas rotas geridas pelos portos, os fretamentos incluíam sempre cláusulas que permitiam à tripulação explorar uma parte do navio em seu proveito; além disso, a tripulação, do mestre ao grumete, cumpria cargos de representação dos mercadores remunerados⁶⁰.

⁵⁷ E tem sido reconhecido nos estudos sobre as redes ibéricas, na economia do açúcar, movimentando dinheiro próprio em todas as grandes feiras financeiras da Península e da Europa. Correspondência de Simão Ruíz.

⁵⁸ Sobre estes temas tradicionalmente interpretados, ver FURTADO, Celso – *o.c.*, p. 41 e p. 9 e seguintes. Em livro que também precisa de revisão e edição cuidada Jaime Cortesão nota esta “viragem” da economia (nos moldes que aqui se estuda) falando da importância dos portos do Norte de Portugal naquilo que considera ter sido a nova geografia económica portuguesa no século XVII. *A economia da Restauração*.

⁵⁹ DOMINGUES, Francisco Contente – livro do infante.

⁶⁰ Munidos de procurações arrecadavam, compravam e vendiam mercadorias em nome dos mercadores; cobravam as suas dívidas e processavam os incumpridores; levavam correspondência aos feitores e agentes de negócios, etc. Estas funções são tanto mais importantes quanto a liberdade de movimentos dos principais mercadores – os cristãos-novos – era limitada por lei geral do Reino. O que, por outro lado, dava azo a associações informais e, por vezes, de fachada; ver a Lei dos Conluíus.

Assim, nos séculos XVI e XVII assistimos a uma fuga generalizada ao serviço régio⁶¹ em favor das rotas atlânticas, do Brasil e das Índias de Castela. Os mareantes chegaram a propor esta última como alternativa ao Brasil quando os neerlandeses ameaçaram este circuito e território, na década de 1630, e nisso acompanhavam os mercadores, que tinham nas Índias castelhanas um capital de contactos e de negócios com décadas de existência. Traficando com agentes castelhanos, ou com portugueses estabelecidos nos portos das Caraíbas e Terra Firme, bem representados nos processos da Inquisição de Lima, Cartagena ou Cidade do México, nos privilégios reais ou na correspondência dos Conselhos das Índias, ou ainda, nas intermináveis listas de defuntos com bens cobráveis na *Casa de la Contratación* de Sevilha; participando nos tráficos das frotas e, mais tarde, do galeão de Manila/Acapulco, vendendo escravos às economias mineiras e de engenho, ou fazendo contrabando com fazendas do Brasil.

Abundam os casos de mobilidade de homens do mar atraídos para Sevilha, habitando o arrabalde marítimo de Triana, mudando de nome se preciso fosse (passando-se por súbditos de Castela), embarcando para as Índias como emigrantes ou servindo nas armadas castelhanas, superando os entraves legais. A ponto de fazerem incluir navios nas ligações entre as Índias e a Península. Em 1560, António Fialho, português, capitão da sua nau, foi a Santo Domingo sem registo e, como tal, foi processado na Casa da Contratação⁶². Bartolomeu Gonçalves Enamorado (ou Namorado na documentação portuguesa) estabeleceu-se em Puerto de Santa Maria, comprou navio, juntou marinhagem e foi às Índias sem licença, tendo sido julgado em Cádiz, em 1562⁶³. Em 1576 temos notícia de a nau *Chagas*, de Miragaia, ter ido com contramestre (António Gonçalves) e tripulação portuguesa a Campeche, México, onde ficou o marinheiro André Gonçalves, do mesmo lugar de Miragaia; a nau regressou ao porto de Cádiz⁶⁴. Gaspar Luís, piloto de Miragaia, movimentava açúcar entre o Porto e Sevilha no último quartel do século, em sociedade com os mareantes Domingos Fernandes, Gonçalo Francisco e Francisco Pereira⁶⁵. Em 1589, Gonçalo Luís, mestre de Miragaia, enviava desde Sevilha o dinheiro que vencia nas frotas das Índias, que a mulher mandava cobrar a Lisboa⁶⁶. E, como escrevi acima, a lista é interminável⁶⁷.

⁶¹ Nítida nos alardos gerais e recrutamentos mais ou menos forçados para as armadas régias. Em 1588, por ocasião da expedição a Inglaterra – depois conhecida por “Armada Invencível” – Filipe I mandou recrutar 500 homens do mar desde Buarcos a Caminha e os comissários, no Porto, apenas encontraram para alistar um número reduzido de marinheiros (os que não puderam desertar da cidade), descontentando o monarca, que do caso mandou tirar devassa.

⁶² Archivo General de Índias (AGI) – *Justicia*, 852, N. 7.

⁶³ AGI – *Justicia*, 866, N. 1.

⁶⁴ ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 54, fl. 128.

⁶⁵ ADP – *Po 2º*, 1ª série, liv. 13, fl. 156v.

⁶⁶ ADP – *Po 1º*, 3ª série, liv. 93, fl. 198.

⁶⁷ Apenas mais três exemplos. Em 1552, João Jorge, mareante do Porto, filho de Jorge Eanes e Clara Pires, morreu com testamento na ilha Espaniola (AGI – *Contratacion*, 5579, N. 8); em 1572, o mulato Francisco Caldeira, do Porto, morreu afogado (com o marinheiro genovês Pedro António) em Guanachaco, Trujillo, Peru (AGI – *Contratacion*, 473, N. 4); finalmente, em 1592, registo de ida do navio *Nuestra Señora de Aranzazu*, mestre João Pires, do Porto, que saiu de Sanlúcar de Barrameda com a frota de Francisco Martínez de Leiva, rumo a Tierra Firme (AGI – *Contratacion*, 1097, N. 4).

A economia atlântica tornava-se cada vez mais complexa, criando quotidianos de encontros e cumplicidades. Como os assumidos, por acordo tácito estabelecido entre mareantes, mercadores e autoridades municipais, ao fazer comércio com o “inimigo” ou vender navios ao rival, condutas proibidas e condenadas pela Coroa.

A história dos navios nas rotas atlânticas levanta questões. Às embarcações portuguesas somava-se uma participação crescente de flamengos (em muitos casos neerlandeses) a soldo de mercadores nacionais, com urcas. Diz Frei Vicente do Salvador: “*costumavam ir ao Brasil urcas flamengas despachadas, e fretadas em Lisboa, Porto, e Viana com fazendas da sua terra, e de mercadores portugueses, para levarem açúcar*”⁶⁸. Alguns motivos explicam esta escolha: primeiro, o início da decadência da frota de Vila do Conde, que durante muito tempo assegurara a distribuição de açúcar no Norte da Europa; segundo, as “guerras da Flandres” que explicam uma parte do afastamento dos navios portugueses dessas paragens ao passo que as embarcações locais poderiam gerir melhor os obstáculos; terceiro, a melhor produtividade da marinha flamenga/neerlandesa, embora esse dado ainda esteja por comprovar; finalmente, e sem se poder afirmar sem estudos aprofundados, que ainda não existem, o facto de as urcas se adequarem melhor a algumas condições de navegação, carga e maneo na rota brasileira. Vantajosas para os mercadores e suas redes⁶⁹, tornaram-se um problema, e mais um exemplo de defesa de interesses privados em detrimento dos do “estado”, quando alegadamente o seu fretamento paralisava os navios nacionais: “*por essas urcas serem mais fortes, e artilhadas, todos queriam carregar antes nelas, e cessava a navegação dos navios portugueses*”; tais denúncias não tardaram a chegar ao rei, com o argumento recorrente que “*quando os quisesse para armadas não os teria, nem homens que soubessem a arte de navegar*”⁷⁰. Se as urcas eram habituais nas rotas do Atlântico antes de 1570, com a união das coroas ibéricas e as interdições de acolhimento a navios das “nações rebeldes”, os armadores torneavam o obstáculo arvorando bandeiras de conveniência que, como é evidente, só resultavam em conluio com os clientes. Este comportamento contrasta com a dimensão competitiva, rival e, mesmo, de confronto entre os “estados” europeus, referida pelos estudos sobre navegação; ao contrário, as estratégias mercantis e portuárias passavam pela colaboração e articulação entre frotas em sectores sensíveis como este do comércio intercontinental.

Quanto à venda de navios, ela foi sempre interdita na legislação portuguesa, antes e depois da dinastia filipina; e constantemente violada. Denúncias de comércio de navios eram vulgares no Algarve ainda na primeira metade do século XVI, e correntes nos portos nortenhos; além dos casos de navios vendidos (em Palermo, Sicília, ou Rosas, Catalunha, etc.) por morte do mestre, havia transacções com armadores castelhanos, como aconteceu com a nau *Misericórdia*, vendida ao bispo das Honduras, o célebre Crisóbal de Pedraza, que fez carreira tanto como mercador como “protector dos Índios”.

⁶⁸ Instruindo o governador para proibir esse trânsito, que era protegido tanto pelos senhores de engenho como pelos mercadores dos portos. Ver SALVADOR, Frei Vicente do – *História do Brasil*, cap. 42.

⁶⁹ Um dos factores que fez triunfar a navegação neerlandesa foi a oferta de fretes baratos conseguidos em função da relação tonelagem-tripulante nos seus navios; este estudo não está feito para as marinhas portuguesa e castelhana.

⁷⁰ SALVADOR, Frei Vicente do – *o.c.*

6. Conclusão

Os portos constituíram-se como espaços de inovação na passagem dos tempos medievais aos tempos modernos. Jaime Cortesão propôs uma interpretação da história de Portugal em que o mar e os portos, desde a fundação do Reino, tiveram influência decisiva, criando aquilo que ele considerou ser o “*modo de vida nacional*”, uma “*economia marítima de base agrícola*”⁷¹. Charneiras entre rio, mar, terra, pontos de ruptura de carga, locais que concentravam actividades exportadoras e importadoras, os portos suscitaram relações de vários tipos e qualidades. Desde logo com a região envolvente, interferindo nas suas dinâmicas económicas e sociais, tornando-a elemento essencial do seu próprio desenvolvimento. Impondo a sua “autoridade” sobre o território, evitando a competição (como aconteceu em finais da Idade Média quando o Porto concentrou, na zona norte do Reino, o comércio de sal de Aveiro, destruindo, mesmo, as salinas que existiam em seu redor, em Bouças/Matosinhos, consideradas concorrenciais e capazes de desviar movimento marítimo da cidade), alcançando jurisdições extensas e importantes. Construindo-se como espaço de influência, numa relação articulada (não isenta de conflitos e rivalidades, é certo) com o *hinterland*. Se na Idade Média os portos estavam sobretudo associados à pesca, cabotagem, e a tratos de significado inter-regional, à medida que caminhamos para a Época Moderna as hierarquias definiram-se com maior clareza; se bem que todos os portos continuassem a ser pluriactivos, o comércio a longa distância definirá estatutos e determinará crescimentos de cidades portuárias que se transformaram em espaço de modernidade. Funcionando em rede, com outros portos, dividindo tarefas, criando frotas para os seus empreendimentos no Atlântico e dependendo de outras (como a de Vila do Conde e, mais tarde, dos *flamengos*) para a distribuição na Europa, abrindo a discussão sobre as características dos transportes, as suas tipologias e o movimento de navios; sobre as frotas necessárias e frotas suficientes; e ainda, quais as diferentes formas de propriedade das embarcações notando-se, nos casos estudados, uma evolução que passa do armador individual confundido com o mercador, na Idade Média, para uma espécie de proletarização da propriedade dos navios, com as parcerias de homens do mar, na Época Moderna.

De um modo mais ou menos explícito, mais ou menos aprofundado, a questão dos agentes portuários relacionou o papel das elites mercantis portuárias com diversos assuntos, como os que trataram da relação centro-periferia, as associações de mercadores, os capitais investidos e o estatuto social dos diferentes agentes, as indústrias de suporte e de transformação, as relações com os poderes local e central, o papel monopolista do Estado em rotas específicas, as instalações anexas aos portos e as inovações, a vida social, o contrabando com os estrangeiros “de dentro” e os “de fora”, os bloqueios à navegação e as

⁷¹ CORTESÃO, Jaime – *Os factores democráticos na formação de Portugal*. Lisboa: Livros Horizonte, 1974, pp. 58-59.

bandeiras de conveniência, as alfândegas e o crescimento dessas mesmas elites portuárias. A partir dos portos portugueses percebemos como a intervenção das elites (burguesia, a própria nobreza e os novos mercadores do século XVI) deve ser realçada e integrada num movimento socioeconómico que deu vantagem competitiva à Europa, quando comparamos os modelos expansionistas orientais e europeus; a pobreza, a homogeneidade das economias europeias e o interesse daquelas elites pelo trato⁷² funcionaram como um forte incitamento à expansão⁷³. E as formas organizativas, que me levaram a considerar inclusivamente o Porto como um “porto-judeu”, consolidaram essa expansão de relações e negócios. A ponto de, como assinala Jorge Pedreira, “*o fornecimento de géneros coloniais ampliou as possibilidades de integração da economia portuguesa, ou pelo menos de alguns dos seus segmentos, no espaço económico da Europa ocidental*”⁷⁴.

Se a globalização consiste naquilo que é compreensível por gentes e agentes de mundos diferentes, a prática portuária, e comercial, que aqui se descreveu foi obra de mercadores, espécie de homens de fronteira, que jogavam com lealdades e interesses, de homens, repito, que uniram oceanos. Com eles, os limites políticos e territoriais que os “estados” impunham à custa de confrontos, negociações e tratados, deixavam de ter importância. De limitar.

⁷² Em redor do Porto, a nobreza construía navios com a madeira das suas matas (caso dos Coutinhos, na Maia), em meados do século XV o Visconde de Vila Nova de Cerveira tinha duas naus, uma caravela e um barinel a operar a partir da mesma cidade, no que era acompanhado por outros “cavaleiros-mercadores”, como o Marquês de Vila Real ou Aires Gomes da Silva, entre outros. 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 Pôrto*. Porto: Gabinete de História da Cidade/Câmara Municipal do Porto, 1940, pp. 153-158; BARROS, Amândio – “Barcos e gentes do mar do Porto (séculos XIV-XVI)”. Separata da *Revista da Faculdade de Letras-História*, II série, vol. XIV. Porto: Faculdade de Letras, 1997, p. 211.

⁷³ “A pobreza favoreceu os europeus”. FERNÁNDEZ-ARMESTO, FELIPE – *Los conquistadores del horizonte. Una historia global de la exploración*. Barcelona: Ariel, 2012, pp. 178-182.

⁷⁴ “As consequências económicas do Império (1415-1822)”, *Análise social*, vol. XXXII (146-147), 1998 (2º-3º), p. 440.

“PORTOS E REDES COMERCIAIS”: ALGUMAS NOTAS SOBRE A ORDEM DE SANTIAGO NA IDADE MÉDIA

Maria Cristina Pimenta

“A mais gloriosa das tradições de Portugal está no mar.
Não admira que desde o começo da nossa história o
mar nos namorasse...”

Henrique Lopes de Mendonça¹

No âmbito de vários aspectos da organização da Ordem de Santiago em Portugal na Idade Média tardia – tema que tem vindo a orientar a nossa investigação em torno desta instituição religioso-militar – surge com maior projecção um investimento feito na procura de modelos operativos que expliquem o relacionamento do poder monárquico com esta – e até outra – Ordem Militar, nomeadamente a de Avis, sobre a qual tivemos, também oportunidade de trabalhar. Tais oportunidades de reflexão só foram possíveis após se ter procedido a um levantamento razoavelmente exaustivo da documentação, tarefa que, como acontece a todo o investigador, nunca se dá por terminada.

Assim, apesar de sempre termos conferido uma maior atenção aos diplomas da Ordem nos anos em que D. Jorge exerceu funções de seu administrador (1491-1550)², não é menos verdade que estudar essa época com maior profundidade nos obrigou a conhecer outras etapas da vida da instituição – tarefa, muitas vezes ingrata dada a diversidade dos fundos documentais existentes – mas que foi sendo possível levar a cabo fruto, também, da contribuição de outros no estudo desta Ordem Militar³ para além na nossa própria experiência ao colaborar na edição de um cartulário da Ordem conhecido por *Livro dos Copos*⁴, no qual se inserem diplomas cronologicamente datados desde o século XII até ao século XVIII.

Nestas circunstâncias, estando estas reflexões condicionadas pela cronologia presente no título deste Simpósio – *A Formação da Marinha Portuguesa. Dos Primórdios ao Infante* – procuraremos não nos afastar desta directriz, dando a conhecer algumas notas sobre a presença da ordem em algumas localidades portuguesas onde as actividades relacionadas

¹ MENDONÇA Henrique Lopes de, *Tradição Marítima de Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1915, p. 8.

² PIMENTA Maria Cristina Gomes, “As Ordens de Avis e de Santiago na Baixa Idade Média. O governo de D. Jorge”, *Militarium Ordinum Analecta*, 5, Porto, 2001.

³ CUNHA Mário Raúl de Sousa, *A Ordem Militar de Santiago (das origens a 1327)*, Porto, Faculdade de Letras, 1991; FERNANDES Maria Cristina Ribeiro de Sousa, *A Ordem Militar de Santiago no século XIV*, Dissertação de Mestrado, Porto, Faculdade de Letras, 2002; OLIVEIRA Luís Filipe, *A Coroa, os Mestres e os Comendadores. As Ordens Militares de Avis e de Santiago (1330-1449)*, Universidade do Algarve, 2009.

⁴ AA.VV., “Livro dos Copos”, vol. 1, (dir., Luís Adão da Fonseca), *Militarium Ordinum Analecta. Fontes para o Estudo das Ordens Religioso-Militares*, 7, Porto, 2006.

com o movimento *portuário e a circulação de bens através de conhecidas redes comerciais* aparecem como uma verdade incontestada, uma situação que gerará interferências no quotidiano da ordem e na sua organização. Com efeito, são conhecidos desde cedo dados a este respeito, que nos ajudam a compor um quadro mais ou menos rigoroso onde não se escondem nem as mais-valias destas actividades em termos de rentabilização do património espatório, nem a caracterização da estrutura administrativa da mesa mestral ou das comendas santiaguistas que acolhem este tipo de opção rentista. Foram já vários os contributos conhecidos que se dedicaram a avaliar tais mecanismos nos quais, entre outras, a dimensão portuária e/ou comercial das localidades santiaguistas, aparece como objectivo determinante⁵.

Indo ao encontro dos nossos interesses de investigação, pareceu-nos, também, interessante avaliar esta mesma dimensão enquanto mais um elemento que nos permite observar o relacionamento do poder régio com a Ordem de Santiago⁶.

Procuraremos, assim, cumprir precisamente este objectivo e, para tal, torna-se necessário orientar estas primeiras considerações em função da localização dos territórios da Ordem, com destaque para aqueles que, de uma forma mais directa, se situam na costa Atlântica ou na confluência de importantes vias fluviais. E não poderia ser de outro modo: é bem conhecido como os espatários desenvolveram regularmente a exploração dos vários recursos que, a proximidade do mar ou dos rios, lhes permitiu usufruir⁷.

⁵ Caso, entre outros, dos trabalhos de BRAGA Paulo Drumond, *Setúbal Medieval (Séculos XIII a XV)*, Setúbal, Câmara Municipal de Setúbal, 1998; PEREIRA Maria Teresa Lopes, *Alcácer do Sal na Idade Média*, Lisboa, Edições Colibri/Câmara Municipal de Alcácer do Sal, 2000; OLIVEIRA José Augusto, *Na Península de Setúbal, em finais da Idade Média: organização do espaço, aproveitamento dos recursos e exercício do poder*, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 2008; SILVEIRA Ana Cláudia, "O espaço peri-urbano de Setúbal na Baixa Idade Média. Produções e estruturas produtivas", in *La ciudad medieval y su influencia territorial*, (coord. por Beatriz Arízaga Bolumburu, Jesús Ángel Solórzano Telechea), 2007, pp. 161-180; SILVEIRA Ana Cláudia, "Novos contributos para o estudo dos moinhos de maré no Estuário do Tejo: empreendimentos e protagonistas (séculos XIII-XVI)" in *Olhares sobre a História. Estudos oferecidos a Iria Gonçalves*, ed. Amélia Aguiar Andrade, Hermenegildo Fernandes e João Luís Fontes, Lisboa, Caleidoscópio, 2009, pp. 581-610; idem e ANDRADE Amélia Aguiar, "Les aires portuaires de la péninsule de Setubal à la fin du Moyen Âge", *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIVe-XVIe siècles)*, (dir. Michel Bochaca and Jean-Luc Sarrazin), Presses Universitaires de Rennes, 2007, pp. 147-165; MENDES Francisco José dos Santos, *O Nascimento da Margem Sul. Paróquias, Concelhos e Comendas (1147-1385)*, Lisboa, ed. Colibri, 2011.

⁶ Para o início da época moderna, deve ler-se OLIVAL Fernanda, "A Ordem de Santiago e o sal do Sado", *Oceanos*, Lisboa, nº 4, Julho 1990, pp.93-96.

⁷ Fizemos, recentemente, uma reflexão, na qual se pretendia, da mesma forma, olhar para a interacção relacional da Ordem com os monarcas portugueses, só que, no caso, avaliada a partir do teor dos textos normativos que se tornaram referenciais para a organização da instituição. Cfr. PIMENTA Maria Cristina, "A Ordem de Santiago em Portugal: fidelidade normativa e autonomia política", *Actas do VI Encontro Sobre Ordens Militares, As Ordens Militares. Freires, Guerreiros, Cavaleiros*, (coord. Isabel Cristina F. Fernandes), vol. I, Lisboa, Município de Palmela/GESOS, 2012, pp. 389-406.

⁸ "Como resultado [...] da própria evolução do estuário do Sado, veio a constituir-se no litoral sadino um dispositivo portuário que funcionava em articulação com as actividades económicas desenvolvidas localmente em que se destacam a salicultura, a pesca, a salga do peixe, a vitivinicultura e a construção naval", são palavras certas de SILVEIRA Ana Cláudia, "Setúbal na Baixa Idade Média: intervenientes e protagonistas da actividade económica num núcleo portuário urbano", *IX Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica*, Murcia, 2008, p. 3 [disponível em <http://www.um.es/ixcongresoache/pdfB9/Setubal%20na.pdf>, consultado em 2012.09.27].

Bastará pensar em certas localidades da Ordem junto ao curso dos rios Tejo, Sado e Guadiana e outras, localizadas na orla marítima Atlântica, seja na vertente Oeste, seja na vertente Sul, para se perceber as potencialidades que se abrem a esta comunidade religioso-militar. Vem à memória nomes como Almada, Alcácer do Sal, Cacela, Mértola, Santiago do Cacém, Sesimbra, Setúbal, Sines, Tavira, entre outros, que, só por si, colocam a Ordem numa situação privilegiada para manter activos os interesses regionais de comércio, a par de uma inserção nas rotas de comércio internacional⁸.

A respeito desta última dimensão, bastará lembrar as alterações fundamentais que, a partir de meados do século XIII, terão influência nas opções da coroa portuguesa que procurará ser capaz de organizar algumas das suas prioridades imediatas enquanto monarquia em torno não só da Ordem de Santiago mas, também, das várias instituições de perfil semelhante. O lugar da Ordem de Santiago neste processo; isto é, o seu posicionamento no território português condicionou favoravelmente a coroa portuguesa a manter para com a Ordem uma aproximação mutuamente recompensadora.

E é esta aproximação que nos motivou desde o início para repensar algumas questões fundamentais que o tema implica e que se apresentam de seguida.

Explicitado o nosso ponto de partida, temos, forçosamente de recuar no tempo e lembrar o ano de 1172⁹, altura em que o primeiro rei português, no âmbito de uma das vertentes em que assentou a sua acção – o confronto com o Islão –, favorece que uma província da Ordem de Santiago já instituída no reino vizinho, passe a assinalar também presença no território português. Efectivamente, é nesta data que Afonso I doa a D. Pedro Fernandes a vila de Arruda, que, na altura, dado o posicionamento da linha da reconquista após a bem sucedida conquista de Alcácer do Sal em 1158, era uma vila inserida num enclave militarmente seguro¹⁰. Registam-se algumas dificuldades em enquadrar esta doação (e o mesmo se passa em relação a outras que a Ordem recebe em territórios hispânicos de Fernando II), tal como escreveu José Mattoso: “*Esta surpreendente chuva de doações a uma ordem que acabava de ser fundada, e não tinha ainda dado provas da sua eficácia nem da capacidade de gerir os bens que recebia...*”¹¹. Talvez no quadro do processo conducente à legitimação definitiva de Portugal como reino, a instalação no território de uma instituição religioso-militar colheria apoios junto da Santa Sé, e, se assim aconteceu,

⁸ Veja-se FONSECA Luís Adão da, “O Algarve da reconquista à conjuntura depressiva do século XIV” e “A ligação do Algarve aos grandes centros do comércio internacional”, *O Algarve da Antiguidade aos nossos dias*, (coord. Maria da Graça Maia Marques), Lisboa, Ed. Colibri, 1999, pp. 115-122 e 131-138, respectivamente.

⁹ Data da doação de Arruda aos santiagoistas. REUTER Abiah Elisabeth, *Chancelarias Medievais Portuguesas – Documentos da Chancelaria de D. Afonso Henriques*, Coimbra, Coimbra Editora, 1938, pp.339-340).

¹⁰ BARROCA Mário, “História das Campanhas”, *Nova História Militar de Portugal*, (dir. Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira; coord. José Mattoso), Mem Martins, Círculo de Leitores, 2003, p. 45.

¹¹ MATTOSO José, *D. Afonso Henriques*, Mem Martins, Círculo de Leitores, 2006, p. 248.

receber a Ordem em Arruda pode ter constituído uma opção certa por parte do rei português. De facto, para cumprir tal desiderato, nada melhor do que chamar a Portugal um modelo organizativo com fortes ligações à esfera religiosa, na sequência das experiências positivas já conhecidas em Portugal e que se podem exemplificar com os casos das Ordens *internacionais* do Templo e do Hospital¹².

As hostilidades entre Afonso I e Fernando II ditaram um hiato na presença dos santiaguistas em Portugal¹³, mas, por ocasião das investidas muçulmanas dos anos noventa, pese embora uma defesa mal sucedida do vale do Sado, com destaque para a perda de Alcácer a 10 de Junho de 1191, a que se seguiriam Palmela, Coina e Almada, voltariam a colaborar novamente com o então monarca português no reajustamento da linha de reconquista. É neste enquadramento que se pode mencionar um novo fôlego da sua acção, nomeadamente na investida sobre Alcácer do Sal, em 1217, altura em que a Ordem liderou um cerco que se prolongou por vários meses¹⁴. A partir desta conquista, a linha de fronteira – fixada já a Sul do Tejo – teria de ser mantida a todo o custo, facto que vai permitir à Ordem – a quem o monarca entregou a responsabilidade da defesa da praça – revelar a sua operabilidade.

Durante a Idade Média os santiaguistas não abandonarão mais esta zona, uma circunstância que pode explicar uma primeira, mas importantíssima ligação ao Mar, que justifica que a Ordem tivesse uma *actuação costeira de pendor atlântico*¹⁵. Paio Peres Correia¹⁶, comendador de Alcácer do Sal entre 1232 e 1241 e, mais tarde, mestre da Ordem no reino vizinho (1242 e 1275), recebia a responsabilidade da administração da, então, Comenda Mor, entre muitos outros territórios: o castelo de Aljustrel¹⁷, direitos de

¹² Sobre estas Ordens, veja-se, entre outros, FERNANDES Maria Cristina Ribeiro de Sousa, *A Ordem do Templo em Portugal (das origens à extinção)*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2009; GOMES Saul António, “A Extinção da Ordem do Templo em Portugal”, *Revista de História da Sociedade e da Cultura*, 11, (2011), pp. 75-116; COSTA Paula Pinto, “A Ordem Militar do Hospital em Portugal: dos finais da Idade Média à Modernidade”, *Militarium Ordinum Analecta*, 3-4, Porto, Fundação Eng.º António de Almeida, 2000; COSTA Paula Pinto, *A presença dos Hospitalários em Portugal*, Gavião, Ramiro Leão, 2010; ALMEIDA Ema Maria Cardoso de, *A mobilidade no âmbito da Ordem do Hospital: o caso de Portugal na Idade Média*, Porto, Universidade do Porto, 2006; NETO Dirceu Marchini, *A Ordem do Hospital no Noroeste da Península Ibérica: privilégios e doações recebidos entre os séculos XII e XVI*, Porto, Universidade do Porto, 2010.

¹³ MATTOSO José, *D. Afonso Henriques*, pp. 249-250.

¹⁴ Veja-se, PEREIRA Maria Teresa Lopes, *Alcácer do Sal na Idade Média*, Lisboa, Edições Colibri/Câmara Municipal de Alcácer do Sal, 2000, pp. 39-40.

¹⁵ COSTA Paula Pinto, “Ordens Militares e Fronteira: um desempenho militar, jurisdicional e político em tempos medievais”, *Revista da Faculdade de Letras. História*, III série, Porto, vol. VII, 2006, p. 82.

¹⁶ Sobre este personagem pode ler-se CUNHA Mário Raúl de Sousa, *A Ordem Militar de Santiago (das origens a 1327)*, Porto, Faculdade de Letras, 1991, pp.69-82; FERNANDEZ Manuel López, “La persona de Pelay Pérez Correa, maestro de la orden de Santiago”, *As ordens militares e as ordens de cavalaria na construção do mundo ocidental: Encontro sobre Ordens Militares, Palmela*, 2005, pp. 191-226. Este autor publicou recentemente um livro inteiramente dedicado a esta figura: *Pelay Pérez Correa: Historia y leyenda de un maestro santiaguista*, Badajoz, Diputación de Badajoz, Departamento de Publicaciones, 2010.

¹⁷ TT, *Chanc. Afonso III*, liv. 1, fl.147-147v, publicado VENTURA Leontina, OLIVEIRA António Resende de, *Chancelaria de D. Afonso III*, Livro I, vol. 2, Coimbra, 2006, pp. 266-267; TT, *Gaveta 5*, maio 1, doc. 17. Referido por CUNHA Mário Raúl de Sousa, *A Ordem Militar de Santiago (das origens a 1327)*, p. 70.

padroado das igrejas de Palmela, Almada e de Alcácer¹⁸, o castelo de Sesimbra¹⁹, Setúbal, Mértola e Alfajar de Pena²⁰, Aiamonte e Cacela²¹.

A fixação da Ordem em volta de territórios, muitos deles, com uma localização junto ao mar ou junto aos cursos de rios, consolidava uma presença que, não muito ambito e nestas cronologias devem ser mencionadas duas circunstâncias da maior importância para a história do reino em geral e da Ordem em particular que terão reflexos imediatos mas, também, nos tempos subsequentes: em primeiro lugar importa referir a data da conquista de Faro (1249), quando efectivamente termina a conquista ao *Al-Andalus* e, em segundo lugar, a partir de finais do séc. XIII, a abertura do Estreito de Gibraltar à navegação cristã. A conjugação destes dois factores é realmente crucial para o tema em consideração²².

Após 1249, é indispensável repensar a importância meridional do conceito de fronteira até então definida pela própria prossecução da reconquista mas cujo significado é, então, amplamente alterado. Por outro lado, a abertura do Estreito colocava Portugal no circuito das grandes linhas de comunicação europeias, situado que está no seu centro, desaparecendo a dimensão periférica que até então se justificava pela sua localização de *finis terrae*. Abrem-se novas possibilidades mas também novas preocupações que irão nortear a posição da monarquia portuguesa no quadro peninsular e, também, necessariamente europeu. Por exemplo, torna-se imperativo neste contexto, assegurar a defesa territorial e jurisdicional do Algarve, como notou Luís Adão da Fonseca²³, um ponto crucial para a definição de novos entendimentos ao nível das orientações da política marítima portuguesa, até porque – e aqui reside a novidade dos tempos – Portugal e Castela (após as conquistas de Faro e de Sevilha) posicionados no extremo sul da Penín-

¹⁸ TT, *Chanc. Afonso III*, liv. 1, fl.149v-150, publicado VENTURA Leontina, OLIVEIRA António Resende de, *Chancelaria de D. Afonso III*, Livro I, vol. 2, p. 277; TT, Ordem de Santiago, *Documentos Reais*, maço 1, nº 7 e TT, *Gaveta 5*, maço 1, doc. 34. Referido por CUNHA Mário Raúl de Sousa, *A Ordem Militar de Santiago (das origens a 1327)*, p. 71.

¹⁹ TT, *Chanc. Afonso III*, liv. 1, fl.148v, publicado VENTURA Leontina, OLIVEIRA António Resende de, *Chancelaria de D. Afonso III*, Livro I, vol. 2, pp. 272-273. TT, *Gaveta 5*, maço 1, doc. 18.

²⁰ TT, Ordem de Santiago, *Documentos Reais*, maço 1, nº 8 e *Gaveta 5*, maço 1, doc. 22; TT, *Chanc. Afonso III*, liv. 1, fl.147, publicado VENTURA Leontina, OLIVEIRA António Resende de, *Chancelaria de D. Afonso III*, Livro I, vol. 2, pp. 269-270. Referido por CUNHA Mário Raúl de Sousa, *A Ordem Militar de Santiago (das origens a 1327)*, p. 72.

²¹ TT, *Chanc. Afonso III*, liv. 1, fl.148-148v, publicado VENTURA Leontina, OLIVEIRA António Resende de, *Chancelaria de D. Afonso III*, Livro I, vol. 2, pp. 270-271; TT, Ordem de Santiago, *Documentos Reais*, maço 1, nº 9 e TT, *Gaveta 5*, maço 1, doc. 23. Referido por CUNHA Mário Raúl de Sousa, *A Ordem Militar de Santiago (das origens a 1327)*, p. 74.

²² Entre inúmeros trabalhos do autor, deve ler-se FONSECA Luís Adão da, “Portugal e o Mediterrâneo entre Castela e Marrocos. A formação da fronteira marítima nos séculos XIV-XV e a noção de espaço político descontínuo”, Porto, CEPES, *Revista “População e Sociedade”*, nº 17, pp.45-60 [disponível em <http://www.cepese.pt/portal/investigacao/publicacoes/tt-populacao-e-sociedade/revista-populacao-e-sociedade-no-17>; consultado em 12.09.25].

²³ FONSECA Luís Adão da, “Portugal e o Mediterrâneo entre Castela e Marrocos”, pp. 47-48, em particular. [disponível em <http://www.cepese.pt/portal/investigacao/publicacoes/tt-populacao-e-sociedade/revista-populacao-e-sociedade-no-17>; consultado em 12.09.25].

sula, são obrigados a encontrar novas formulações de convivência num quadro espacial extremamente próximo²⁴.

As alterações agora apontadas, em especial, a emblemática referência ao ano de 1249, terão efeitos em todas as ordens militares, como é conhecido. Surge, de uma forma geral, a necessidade de repensar o sentido dos novos tempos na vida das Ordens Militares²⁵ de acordo com orientações que envolvem outros conceitos de espaço, ao mesmo tempo que se assiste a um crescendo da tutela monárquica sobre as milícias, uma dimensão que não abandonará mais o seu caminho e que altera profundamente o seu significado no seio de sociedade em que se inserem.

No que diz respeito à Ordem de Santiago, cremos que, por maioria de razão relativamente ao tema que nos ocupa nestas reflexões, importa ter presente três níveis diferentes que a caracterizam: o extenso património que, desde 1172, a monarquia colocara sob a sua égide (vilas, castelos, padroados e amplos direitos de natureza diversa o que muito contribuiu para o fortalecimento de uma sólida e crescente implantação senhorial), a localização geográfica de uma boa parte dos seus territórios e, por fim, a situação, porventura constrangedora, que representava para os reis portugueses o facto de acolherem em Portugal *uma província* da Ordem no reino vizinho²⁶.

Neste enquadramento – que, no fundo, acompanha a transição do século XIII para o XIV – tem sentido sublinhar a presença espátria num território que lhe permitiu a inserção no movimento portuário e de redes comerciais, integradas, nestas cronologias

²⁴ Certamente que não podemos deixar de aludir à imediata questão da posse do Algarve, disputada por ambas as coroas hispânicas, nem, obviamente ao momento mais carismático que caracteriza este relacionamento em finais do século XIII, isto é, o Tratado de Alcañices. Sobre esta época pode ler-se, respectivamente, VENTURA Leontina, *D. Afonso III*, Mem Martins, Círculo de Leitores, 2006, pp. 138-148 e PIZARRO José Augusto de Sotto-Mayor, *D. Dinis*, Mem Martins, Círculo de Leitores, 2005, pp. 108-114.

²⁵ Veja-se, por exemplo, COSTA Paula Pinto, “As adaptações das Ordens Militares aos desafios da “crise” tardo-medieval”, *Revista da Faculdade de Letras do Porto – História*, Porto, III série, vol. 5, 2004, pp. 143-154. Retomamos o tema, ainda que mais brevemente, em PIMENTA Maria Cristina, “The Military Orders of Santiago, Avis and Christ under the governance of the Portuguese Crown (1418-1578)”, *Chronica*, Institute of History, University of Szeged, 2012 (no prelo).

²⁶ Trata-se de um processo conhecido que nos abstermos de resumir, ao longo do qual tudo se fez para alcançar a autonomização do ramo português de Santiago relativamente ao convento-sede. Traduziu-se num longo diferendo, hoje devidamente estudado, também para no que concerne à proximidade da Ordem de Avis para com Calatrava. Assim, e para o conjunto de ambas as instituições remetemos o leitor para os trabalhos de AYALA MARTINEZ Carlos, “La escisión de los santiaguistas portugueses: algunas notas sobre los establecimientos de 1327”, *Historia, instituciones, documentos*, nº 24. Sevilla, 1997, pp. 53-67; CUNHA Mário Raúl de Sousa, *A Ordem Militar de Santiago (das origens a 1327)*, pp. 131 e ss; CUNHA Maria Cristina Almeida e, *A Ordem Militar de Avis, das origens a 1329*, Porto, 1989, pp. 22-24; “A eleição do Mestre de Avis nos séculos XIII-XV”, sep. *Revista da Faculdade de Letras*, II série, vol. XIII, Porto, 1996, pp. 103-122; “A filiação da Ordem de Avis em Calatrava. Algumas notas a propósito da visita de 1346”, *As Ordens Militares e as Ordens de Cavalaria na Construção do Mundo Ocidental, Actas do IV Encontro sobre Ordens Militares*, Lisboa, 2005, pp. 317-318, em especial; PIMENTA Maria Cristina, “Calatrava em Portugal: Notas para uma revisão da questão”, *Actas do I Congresso Internacional “El nacimiento de la Orden de Calatrava. Primeros tiempos de expansión: siglos XII y XIII”*, Almagro, 2009, pp. 189-204; RODRÍGUEZ-PICAVEA MATILLA Enrique, *Los Monjes Guerreros en los reinos hispánicos. Las Ordenes Militares en la Península Ibérica*, pp. 401-405.

no quadro das comunicações que ligam o Norte com o Sul da Europa. Esta possibilidade é talvez a maior herança que a abertura do Estreito vai trazer aos espatários permitindo, porventura com algum sucesso, que os mesmos caminhem ao encontro de um vector identitário que os levará até plataformas de importante reconhecimento ao nível do reino. O que, em tempos anteriores, obedeceu a uma distribuição *anárquica* (ditada pelos avanços e recuos da Reconquista) das localidades entregues à Ordem ganhou, fruto das referidas alterações gibraltinas, uma coesão que não foi passível de ser ignorada pelos monarcas, afinal aqueles que, em termos político-económicos, mais teriam a ganhar com a sua projecção e consequente aproveitamento. Efectivamente, de todas as Ordens implantadas no reino, Santiago é aquela que ocupa a maior extensão de fachada Atlântica e integra várias comendas com localização junto dos cursos de importantes rios portugueses. Para citar somente os casos mais conhecidos, bastará mencionar, Almada, Aljustrel, Alcaria Ruiva, Alcácer do Sal, Aljezur, Mértola, Setúbal, Sines ou Sesimbra²⁷.

A partir do século XIV, pensando nas possibilidades abertas face a semelhante localização, deve ser lembrada, por um lado, a vertente económica (traduzida numa diversidade de rendimentos que vão desde as barcas de passagem até à comercialização regional e internacional de peixe e de sal²⁸, por exemplo), possibilidades estas facilitadas pela ligação *natural* dos rios ao mar²⁹ e, por outro lado, a vertente política subjacente a alinhamentos internacionais diversos, mas dependentes, quase sempre, das capacidades de acesso às rotas marítimas que, na época, enformavam os conflitos entre as diversas monarquias e de que as oscilações da diplomacia de *Trezentos* dão recorrentemente conta³⁰.

Perante esta última dimensão, os anos finais do século, caracterizados pela urgência de definição de fidelidades políticas, ajudaram a formalizar um processo já em curso onde pontuava a aproximação da coroa face às Ordens militares em geral, um quadro em que Santiago não é seguramente excepção. Um exemplo interessante do que se acaba de referir pode colher-se no teor da carta de 11 de Março de 1373, outorgada por D. Fernando, pela qual o monarca concede jurisdição *mero e misto império* a diversas terras de Santiago:

²⁷ A primeira vila concedida aos espatários, Arruda, foi alvo de escambo por Odemira, no reinado de D. Afonso IV. É por carta de 8 de Maio de 1329 que o rei faz o escambo com o Mestre Pero Escacho, reservando para si o montado e as barcas da vila de Odemira (TT., *OS/CP*, nº 272, fl. 139v-140 e 141-142, publicado, AA.VV., "Livro dos Copos", pp. 304-305 e pp. 306-308, respectivamente).

²⁸ O assunto foi, desde cedo encarado como um tema de importância extrema como se pode comprovar pela dedicação que a ele devotou RAU Virgínia, *Estudos sobre a História do Sal Português*, Lisboa, Presença, 1984. São inúmeras as informações que se podem colher neste trabalho, mas, para o que se refere à Ordem de Santiago, importa consultar as reflexões feitas sobre o estuário do Tejo (pp. 64-65), Setúbal e Alcácer do Sal (pp. 66-77 e 113-123), entre o século XIII e o século XVI.

²⁹ ANDRADE Amélia Aguiar, "A estratégia régia em relação aos portos marítimos no Portugal Medieval: o caso da fachada atlântica", "Ciudades y villas portuarias del Atlántico en La Edad Media", *Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo-Actas*, (ed. Beatriz Arízaga Bolumburu e Jesús Angel Solorzáno Telechea), Instituto de Estudios Riojanos, 2004, p. 62 [disponível em <http://hdl.handle.net/10362/6840>, consultado em 2012.12.09].

³⁰ Para um enquadramento desta perspectiva continua a merecer o nosso destaque o trabalho de FONSECA Luís Adão da, *O Essencial sobre o Tratado de Windsor*, Lisboa, INCM – Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1986.

Setúbal, Alcácer, Palmela e Sesimbra³¹ ressaltando, no entanto, que o mesmo se aplicaria a todas as demais áreas onde a Ordem possuísse jurisdição. Este diploma, fundamental para a compreensão da história da Ordem, permite, para além da motivação já anunciada que envolve o seu relacionamento com os poderes régios, perceber a importância das regiões que se encontravam sob alçada da ordem e, por outro lado, perceber o empenho/obrigação que a Ordem teria em organizar a rentabilização dos seus territórios.

Neste contexto não admira que, de uma forma mais ou menos sistemática, a memória documental desta ordem registre diversos testemunhos das potencialidades da dimensão comercial que a localização da rede comendatária de Santiago permitiu desenvolver. Para ilustrar esta realidade recorreremos, entre outros, a alguns diplomas incluídos no conhecido cartulário da Ordem, o *Livro dos Copos*. Dada a intencionalidade que já foi reconhecida³² à elaboração deste importante código da Ordem, utilizar exemplos que dele provenham, acentua ainda mais a importância do tema em que nos situamos nestas reflexões.

É interessante encontrar, desde cedo, cartas régias, como aconteceu a 18 de Março de 1255, quando D. Afonso III, concede à Ordem de Santiago todos os direitos das pescarias de Sesimbra³³. Também a circulação dos produtos pelo rio Sado, foi motivo para que o mesmo monarca assinasse, em 1274³⁴, uma composição com os espatários sobre as pescarias e os bens transportados entre Almada, Sesimbra, Palmela, Setúbal e Alcácer do Sal, diploma este, aliás, confirmado mais tarde pelo rei D. Fernando ao então Mestre, D. Estêvão Gonçalves³⁵. Em todos estes casos, o que encontramos são referências que fazem parte de uma acção continuada de protecção e incentivo a determinadas actividades levadas a cabo ou administradas pela Ordem de Santiago. Percebe-se, assim, que, já no século XV, invocando diplomas anteriores que apontam precisamente na mesma direcção, D. Duarte, no final de um longo processo que protagonizou com a Ordem, administrada, então, por seu irmão o Infante D. João³⁶, autoriza a instituição a receber

³¹ TT, *OS/CP*, código nº 272, fl. 68-68v. Publicado, AA.VV., “Livro dos Copos”, pp. 184-186.

³² FONSECA Luís Adão da, “A Memória das Ordens Militares: o Livro dos Copos da Ordem de Santiago”, *As Ordens Militares em Portugal, Actas do 1º Encontro sobre Ordens Militares*, (coord. Paulo Pacheco, Luís Pequeto Antunes), Palmela, Câmara Municipal de Palmela, 1991, pp.15-21.

³³ TT, *Chanc. Afonso III*, liv. 1, fl.151, publicado VENTURA Leontina, OLIVEIRA António Resende de, *Chancelaria de D. Afonso III*, Livro I, vol. 2, pp. 283-284; TT., *OS/CP*, Código nº 272, fl. 62v-63. Publicado AA.VV., “Livro dos Copos”, pp. 173-174.

³⁴ TT, *Chanc. Afonso III*, liv. 1, fl.156-156v, publicado VENTURA Leontina, OLIVEIRA António Resende de, *Chancelaria de D. Afonso III*, Livro I, vol. 2, pp. 304-307.

³⁵ Carta de 1375, Julho,19 que insere outra de 3 de Fevereiro de 1274 (TT., *OS/CP*, nº 272, fl. 120v-121v), publicado, AA.VV., “Livro dos Copos”, pp. 272-274.

³⁶ Recebe o mestrado a 8 de Outubro de 1418. Publicado *Monumenta Henricina*, ed. da Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, Coimbra, Atlântida, 1961, vol. 2, doc. 148, pp. 303-305. Sobre o governo deste Infante pode ler-se CUNHA Mário, “O Infante D. João administrador da Ordem de Santiago. História de uma procuração”, *As Ordens Militares em Portugal, Actas do 1º Encontro Sobre Ordens Militares*, Palmela, Câmara Municipal de Palmela, 1991, pp.171-180; MEDEIROS Maria Dulcina Vieira Coelho de, *O Infante D. João (1400-1442). Subsídios para uma biografia*, Lisboa, Faculdade de Letras de Lisboa, 1999.

a "...dizima de toda mercadaria catyva que for levada per o dicto rio de Setuval pera fora, convém a saber, pescado, madeira e vinho e ferro meudo..."³⁷.

Se olharmos para um outro espaço geográfico – agora junto ao Rio Guadiana – a orientação não se distancia do que foi dito até aqui. Sabemos, por exemplo, que o almoxarife do Comendador-Mor da Ordem Martim Gomes de Parada³⁸, recebe uma carta de quitação de D. João I pela dízima da travessia do rio, que os oficiais régios cobravam indevidamente³⁹.

Em face do exposto, e, a despeito, de outras situações que poderiam aqui ficar registadas, cremos que os exemplos apresentados espelham com clareza uma dimensão importante da articulação de interesses que se fazia entre a coroa e a ordem militar. De facto, em todos os casos referidos pode adivinhar-se a existência de um conjunto de questões de tal maneira importantes que justificam o entendimento entre ambos os poderes. Explicamos: se é verdade que em cronologias mais recuadas a versatilidade da linha que acompanhou a reconquista portuguesa colocou as ordens na inevitável mira da graça régia, não é menos verdade que, com o passar do tempo, posicionadas em locais chave e dotadas de uma invejável implantação senhorial e jurisdicional, estas instituições terão de passar a agir em sintonia com as orientações impostas pelo mesmo do poder régio⁴⁰. Ora, pensando unicamente nos espaços em apreço nestas breves reflexões, é natural que atrás dos exemplos acima mencionados estejam em jogo funcionalidades tão importantes quanto o controlo da foz dos rios e da faixa atlântica do território português, a par de um sem número de actividades de índole comercial – económico – (o transporte de bens, as barcas de passagem, as actividades piscatória e salineira, etc.), mas também político (locais de construção de armadas, zonas costeiras a defender, pontos de passagem entre o Mediterrâneo e o Atlântico) que importa não desmerecer. Assim, valerá a pena, ainda, não perder de vista o sistema organizativo desta Ordem Militar, para aí se poder avaliar a importância das localidades da Ordem relacionadas com as referidas actividades, no âmbito da Mesa Mestral e da rede comendatária.

No que se refere à Mesa Mestral, pese embora os silêncios da documentação sobre a sua evolução no tempo, é hoje possível conhecer com pormenor a sua constituição em duas épocas bem distanciadas uma da outra. Em primeiro lugar, pelo diploma exarado pelo Mestre Pedro Escacho em 1327⁴¹, sabe-se que as rendas das localidades de Setúbal,

³⁷ Carta de 10 de Janeiro de 1437 (TT., OS/CP, Códice nº 272, fl. 205-207). Publicado AA.VV., "Livro dos Copos", p. 423. Pouco tempo antes, D. João I, em diplomas de 1407 e de 1410, havia procedido exactamente da mesma forma (TT., OS/CP, Códice nº 272, fl. 126v-127 e fl. 127v-129). Publicado AA.VV., "Livro dos Copos", pp. 281-283 e 283-286, respectivamente).

³⁸ Sobre este personagem deve ler-se OLIVEIRA Luís Filipe, *A Coroa, os Mestres e os Comendadores. As Ordens Militares de Avis e de Santiago (1330-1449)*, pp. 470-473.

³⁹ TT., OS/CP, Códice nº 272, fl. 93-93v. Publicado AA.VV., "Livro dos Copos", pp. 229-230.

⁴⁰ Já o escrevemos em diversas ocasiões. Veja-se, entre outros PIMENTA Maria Cristina Gomes, "As Ordens de Avis e de Santiago na Baixa Idade Média. O governo de D. Jorge", pp. 33-37.

⁴¹ TT., OS/CP, códice nº 141, fl. 1-15v (*Livro das Tábuas Ferradas*), publicado por BARBOSA Isabel Lago, "A Ordem de Santiago em Portugal nos finais da Idade Média (normativa e prática)", *Militarium Ordinum Analecta*, 2, Porto, 1998, pp. 231-236 e por AYALA MARTINEZ Carlos, "La escisión de los santiaguistas portugueses: algunas notas sobre los establecimientos de 1327", *Historia, instituciones, documentos*, nº 24. Sevilla, 1997, pp. 62-68. Outra versão em TT., OS/CP, códice nº 272, fl. 179-182. Publicado AA.VV., "Livro dos Copos", pp. 371-377.

Alcácer do Sal e de Ferreira faziam parte da *mesa do mestre*. Esta realidade, traduzida em valores, significava – como calculou Luís Filipe Oliveira – um montante de oito mil libras “...cerca de oito vezes mais do que rendia uma boa parte das comendas da ordem”⁴². Mais tarde, no século XVI, a Mesa terá uma maior amplitude integrando treze localidades a que acrescem alguns bens dispersos e várias Igrejas no Algarve⁴³. Neste conjunto, para além de Setúbal e Alcácer do Sal, encontram-se localidades como Grândola, Sines, Santiago do Cacém e Alcochete (com Aldeia Galega⁴⁴), todas elas directamente relacionadas com a proximidade dos rios ou da orla marítima, são, certamente exemplos suficientes para se perceber a sua importância no conjunto das localidades da Ordem. Tratando-se de uma informação que terá de ser datada das primeiras décadas do século XVI⁴⁵, não carece de novas explicações⁴⁶ o que, em termos da política expansionista da casa real portuguesa, poderia significar o controlo de espaços geográficos como os que acabamos de mencionar.

Em paralelo, mas considerando agora o universo das comendas da Ordem, tem interesse verificar, que, entre os séculos XIV e XV, os comendadores da Ordem de Santiago que ocupam terras próximas dos percursos fluviais ou marítimos pertencem a famílias com alguma proximidade dos mestres e governadores de Santiago, em alguns casos, com presença assídua nos seus círculos, constituindo, por vezes, verdadeiras *dinastias familiares* com percursos longos à frente das comendas. Salvo melhor opinião, e não sendo este um grupo muito extenso, dada a quantidade de localidades com idêntico perfil que se encontra sob alçada da *Mesa do Mestre*, cremos que os elementos que se apresentam de seguida podem revelar-se como bons indicadores a ter em conta para reforçar a importância da localização de uma grande parte dos territórios desta ordem militar.

Vejamos alguns exemplos:

É o caso de Diogo Gonçalves de Vasconcelos, comendador de Aljezur no início do século XV. Era filho do Mestre Mem Rodrigues de Vasconcelos. Sucede-lhe na comenda Álvaro de Freitas, entre 1445 e 1452, identificado como cavaleiro da casa do Infante

⁴² OLIVEIRA Luís Filipe, *A Coroa, os Mestres e os Comendadores. As Ordens Militares de Avis e de Santiago (1330-1449)*, p. 92. O autor aponta, ainda, algumas excepções, como, por exemplo, as Igrejas de Setúbal e de Alcácer do Sal e aponta, também, outros bens diversos e valiosos que pertenceriam à Mesa, dentre os quais destacamos as rendas de Santiago do Cacém (idem, pp. 92-94). Sobre a Mesa Mestral na Ordem de Santiago em Espanha, FERNANDEZ Manuel López, “El origen de la Mesa Maestral en la Orden de Santiago”, *Espacio, tiempo y forma. Serie III, Historia Medieval*, nº 22, 2009, pp. 123-151 [disponível em <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3209133>, consultado em 2012.11.18]; MATELLANES MERCHÁN José Vicente, “La estructura del poder en la Orden de Santiago, siglos XII-XIV”, *En la España Medieval*, pp. 293-296, em especial, [disponível em <http://revistas.ucm.es/index.php/ELEM/article/view/ELEM0000110293A>, consultado em 2012.09.27].

⁴³ PIMENTA Maria Cristina Gomes, “As Ordens de Avis e de Santiago na Baixa Idade Média. O governo de D. Jorge”, p. 139.

⁴⁴ A evolução desta localidade no quadro administrativo da Ordem de Santiago pode ler-se em SEABRA Teresa, *A Comarca da Aldeia Galega do Ribatejo (séculos XV e XVI)*, dissertação de Doutoramento, Universidade Lusíada de Lisboa, 2008, vol. 1, pp. 51-65.

⁴⁵ PIMENTA Maria Cristina Gomes, “As Ordens de Avis e de Santiago na Baixa Idade Média. O governo de D. Jorge”, p. 139, nota 21.

⁴⁶ Veja-se FONSECA Luís Adão da, *Vasco da Gama. O homem, a viagem, a época*, Lisboa, Expo 98 e Comissão de Coordenação da Região do Alentejo, 1997; idem, *Pedro Álvares Cabral. Uma viagem*, Lisboa, Edições INAPA, 1999.

D. João⁴⁷. Também Diogo Mendes de Vasconcelos [1416-1444], comendador, entre outras localidades, de Sesimbra, era filho de citado Mestre de Santiago. Sucede-lhe na comenda João Fogaça, seu genro⁴⁸. Sesimbra continuaria nas mãos de pessoas próximas, uma vez que D. Guterre Coutinho⁴⁹, executado em 1484 por participar na conjura contra D. João II, era irmão de um genro de João Fogaça. Em Almada, nos inícios do século XV, Martim Gonçalves de Vasconcelos, muito possivelmente, um outro filho do conhecido Mestre, assegura a administração da comenda entre 1410 e 1427⁵⁰. A ligação, pelo menos em alguns momentos, dos comendadores de Aljezur, Sesimbra e Almada ao Mestre de Santiago que acompanha o reinado de D. João I e antecede a entrega da Ordem ao filho do rei, o Infante D. João, é um exemplo que traduz bem o interesse das terras em causa e a importância dos vínculos familiares geradores de verdadeiras clientelas ao serviço do Mestre.

Outro caso interessante é o da comenda de Mértola: independentemente de ter, no século XIV⁵¹, vários cavaleiros identificados como Comendadores da localidade (Lourenço Vasques, Fernando Martins e Fernando Eanes), aceita-se hoje que "...*algumas rendas e direitos naquela vila...*" pertencessem aos Comendadores-Mores da Ordem, uma informação que nos parece suficiente para dar conta da importância da localidade. Também em Cacela, está documentada a gestão da comenda por Martim Ichoa, em meados do século XV⁵² e, nos inícios do século XVI, será a vez do comendador Afonso

⁴⁷ Sobre estas personagens, veja-se OLIVEIRA Luís Filipe, *A Coroa, os Mestres e os Comendadores. As Ordens Militares de Avis e de Santiago (1330-1449)*, pp. 403-404 e 411-412. Para o século XVI foi identificado João de Castelo Branco, comendador em 1517, possivelmente um dos filhos do Conde de Vila Nova de Portimão, D. Martinho de Castelo Branco. PIMENTA Maria Cristina Gomes, "As Ordens de Avis e de Santiago na Baixa Idade Média. O governo de D. Jorge", p. 468.

⁴⁸ VASCONCELOS António Maria Falcão Pestana de, *Nobreza e Ordens Militares. Relações Sociais e de poder (séculos XIV a XVI)*, dissertação de doutoramento, vol. 2, Porto, 2008, pp. 346-347 e OLIVEIRA Luís Filipe, *A Coroa, os Mestres e os Comendadores. As Ordens Militares de Avis e de Santiago (1330-1449)*, pp. 412-416 e pp. 452-453.

⁴⁹ VASCONCELOS António Maria Falcão Pestana de, *Nobreza e Ordens Militares. Relações Sociais e de poder (séculos XIV a XVI)*, pp. 106-107 e PIMENTA Maria Cristina, "As Ordens Militares de Avis e de Santiago e o Rei D. Manuel I (1495-1521): algumas notas de reflexão", *Revista de las Órdenes Militares*, Real Consejo de las Órdenes Militares, nº 6, 2010, pp. 248-250. Sobre a época do *Príncipe Perfeito* e o envolvimento deste titular na cena política leia-se FONSECA Luís Adão da, *D. João II*, Mem Martins, Círculo de Leitores, 2005, pp. 59-80. É interessante referir que, mais tarde, os problemas continuam a perseguir os titulares desta importante comenda de Santiago: João de Meneses, Conde de Tarouca e membro dos Treze foi indicado para o Priorado do Crato pelo rei D. Manuel. No entanto, a sua relação com a Ordem passou por momentos complicados devido à sua recusa em abandonar a comenda e os seus rendimentos. Apesar destes desaires, a vila continuará na posse do seu filho, Duarte de Meneses, um nome conhecido da presença portuguesa no Ultramar (PIMENTA Maria Cristina Gomes, "As Ordens de Avis e de Santiago na Baixa Idade Média. O governo de D. Jorge", pp. 394 e 470-471).

⁵⁰ OLIVEIRA Luís Filipe, *A Coroa, os Mestres e os Comendadores. As Ordens Militares de Avis e de Santiago (1330-1449)*, pp. 474-476. No tempo de D. Jorge, mais precisamente em 24 de Janeiro de 1527, Almada ficará sob a tutela de um dos seus filhos, D. João de Lencastre, Marquês de Torres Novas e Duque de Aveiro (TT., *Ordem de Santiago*, Códice nº 177, fl. 3). PIMENTA Maria Cristina Gomes, "As Ordens de Avis e de Santiago na Baixa Idade Média. O governo de D. Jorge", pp. 469-470.

⁵¹ OLIVEIRA Luís Filipe, *A Coroa, os Mestres e os Comendadores. As Ordens Militares de Avis e de Santiago (1330-1449)*, pp. 422-423, pp. 428-429 e pp. 466-467.

⁵² OLIVEIRA Luís Filipe, *A Coroa, os Mestres e os Comendadores. As Ordens Militares de Avis e de Santiago (1330-1449)*, pp. 478-479.

Vaz Ichoa receber uma mercê da dízima nova das pescarias da vila⁵³. De um século ao outro parece possível que a comenda tenha permanecido na mesma família.

A par destas informações, devemos, ainda, ponderar sobre alguns dados conhecidos sobre os oficiais da Ordem que exerciam diversas funções nestas localidades colaborando, assim, nas mais variadas funções relacionados com a actividade portuária ou comercial. Neste caso, as informações remontam às épocas mais tardias da vida da Ordem Militar, uma cronologia que se afasta do desafio lançado para este Simpósio. Por essa razão, limitar-nos-emos a deixar algumas referências que não deixam dúvida sobre o interesse que a implementação destas actividades constituía para a Ordem e para a coroa portuguesa. Tratando-se de uma informação acessória, remetemos o leitor para a consulta do quadro seguinte onde inserimos alguns dos muitos exemplos com que trabalhamos de perto⁵⁴.

Nome	Função	Localidade	Data
Álvaro Dias ⁵⁵	Escrivão da ementa da dízima do pescado	Setúbal	16 de Julho de 1510
Bastião Gomes ou Lopes (?) ⁵⁶	Recebedor da imposição	Sesimbra	17 de Abril de 1545
Francisco (Mestre) ⁵⁷	Recebedor da dízima real e saída da foz	Setúbal	28 de Março - 17 de Abril de 1513
Francisco Lopes ⁵⁸	Recebedor da imposição	Sesimbra	até 17 de Abril de 1545
Pedro de Leão ⁵⁹	Escrivão da dízima dos pescados e da saída da foz e escrivão da alcaidaria, portagem e sesmarias	Sines	25 de Maio de 1496
Pedro Nunes ⁶⁰	Escrivão da ementa dos pescados	Setúbal	30 de Maio de 1543
João Murzelo ⁶¹	Escrivão da dízima dos pescados e da saída da foz e escrivão da alcaidaria, portagem e sesmarias	Sines	15 de Janeiro de 1499
João Vasques ⁶²	recebedor da renda da imposição e recebedor da tábua da Ribeira de Setúbal	Setúbal	20 de Fevereiro de 1520 e 24 de Setembro de 1528
Manuel Teles ⁶³	recebedor da imposição	Sesimbra	16 de Junho de 1520

⁵³ TT, *Chancelaria de D. Manuel I*, liv. 21, fl. 13v, [disponível em <http://digitalq.dgarq.gov.pt/details?id=3867718>, consultado 2012.09.26]. Referido por MENDONÇA Manuela, "Documentos relativos às ordens Militar na Chancelaria de D. Manuel. Tipologia e conteúdos", *Ordens Militares, Guerra, Religião, Poder e Cultura*, vol. 1, Lisboa, Eds. Colibri/Câmara Municipal de Palmela, 1999, p. 87.

⁵⁴ PIMENTA Maria Cristina Gomes, "As Ordens de Avis e de Santiago na Baixa Idade Média. O governo de D. Jorge", pp. 300-600.

A concluir...

Não constitui novidade alguma o interesse que Portugal, desde cedo, dedicou ao Mar, às suas potencialidades económicas, mas também políticas. Certamente que, a partir de meados do século XV, com a fixação de uma posição mais veemente no Atlântico, Portugal ocupou um lugar importante – logo, cobiçado – no conjunto dos reinos do Ocidente. Tal situação começa cedo, logo em 1415 com a conquista de uma praça em África: Ceuta. Com os apoios que, na sequência do processo expansionista o reino conseguiu alcançar (*vg.* as Ilhas Atlânticas, por um lado e, por outro, a capacidade de gerenciar uma actividade comercial interna que permitiu ao reino alcançar novos patamares no quadro das linhas de comércio internacionais), não é difícil perceber a importância da localização geográfica do reino neste processo. Se pensarmos, ainda, que, no caso que agora nos ocupa, a Ordem de Santiago – dado o seu perfil territorial – era a instituição que mais facilmente poderia responder aos apelos destes novos tempos, não temos qualquer dificuldade em aceitar uma prioridade natural desta instituição para cobrir a retaguarda da coroa nos seus propósitos. A seu lado, como elemento essencial da representatividade régia, a Ordem de Cristo, dotada de uma implantação territorial mais marcadamente continental (com excepções, é verdade) corporiza com reconhecida visibilidade a conjugação de todos os sectores da sociedade de então que, de uma maneira ou de outra, participaram das realidades de um reino em expansão onde aventura, as viagens, os novos mundos, o tráfego marítimo e a mercancia alimentaram muito de um querer identitário que nos assiste como povo.

No entanto, para alcançar este ponto de viragem onde, talvez mais do que em qualquer outro momento, Portugal sentiu bem perto a sua vocação marítima, teve de haver um tempo de ponderação para consolidar as opções a tomar. No nosso entender, esse tempo deve ser procurado na memória da assinatura de um importante tratado, o de Windsor (1386), quando o mestre de Santiago, Fernando Afonso de Albuquerque, se celebra (e à Ordem que, também, representa) como um dos seus signatários, em nome do rei de Portugal.

Portugal pelos finais do século XIV vive uma crise dinástica que obriga ao redimensionar de fidelidades, o que acabaria por favorecer, por maioria de razão, durante as primeiras décadas do século XV, a súplica de D. João I ao papa no sentido de conceder a

⁵⁵ TT., *Ordem de Santiago*, Códice nº 148, fl. 58v e 59v e Códice nº 151, fl. 57 e 58v.

⁵⁶ TT., *Ordem de Santiago*, Códice nº 23, fl. 7-7v e TT., *Ordem de Santiago* Códice nº 23, fl. 7-7v.

⁵⁷ TT., *Convento de Palmela*, maço 3, doc. 223.

⁵⁸ TT., *Ordem de Santiago*, Códice nº 23, fl. 7-7v.

⁵⁹ TT., *Ordem de Santiago*, Códice nº 3, fl. 73-73v.

⁶⁰ TT., *Ordem de Santiago*, Códice nº 21, fl. 74-74v.

⁶¹ TT., *Ordem de Santiago*, Códice nº 4, fl. 38-38v.

⁶² TT., *Ordem de Santiago*, Códice nº 11, fl. 73v- 74 e TT., *Ordem de Santiago*, Códice nº 14, fl. 133v.

⁶³ TT., *Ordem de Santiago*, Códice nº 25, fl. 284v.

administração dos mestrados aos Infantes seus filhos. Na realidade, a vocação marítima que está presente no nosso país desde tempos muito remotos torna-se rapidamente num veículo de estratégias através do qual se jogou uma boa parte dos trunfos guardados pela monarquia portuguesa. Para a Ordem de Santiago, esta circunstância não pode ser alheia – na nossa perspectiva – da sua localização espacial de perfil marítimo nem da capacidade de incentivar actividades comerciais que, como vimos, lhe assiste.

MERCADORES E MARINHEIROS RESIDENTES EM PORTUGAL (SÉCULOS XIV-XV)

Joel Ferreira Mata

A situação económica portuguesa, ao longo das centúrias de Trezentos e de Quatrocentos, favorece o estabelecimento, no território nacional, de um vasto conjunto de profissionais, cuja vocação marítima se traduz no exercício da actividade mercantil, criando assim, uma teia de redes comerciais que tem por objectivo a transacção de mercadorias de índole diversa, pois refere Oliveira Marques “*Portugal era um bom comprador*” porque faltava “*a quase totalidade dos produtos industriais da Flandres, da Inglaterra, da Itália, da Alemanha e da Catalunha. Faltava-lhe, e cada vez mais, o pão que o distante mundo nórdico podia fornecer em quantidade. Faltavam-lhe metais, armas e munições para as guerras do final de Trezentos e a expansão de Quatrocentos*”¹. E esta é, certamente, a explicação mais plausível para tornar “estantes”, isto é, residentes, os mercadores e homens do mar em Portugal, com particular incidência em Lisboa, que “*he grande cidade de muitas e desvairadas gentes*”², referindo-se, o cronista a cidadãos “*genoeses e prazentiis e lombardos, e catellaães d’Aragom e de Maiorgua, e de Millam, que chamavam millaneses, e corciins e bizcainhos e assi d’outras nações*”³, dando toda esta panóplia de gentes, origem ao estabelecimento de colónias estrangeiras, em Lisboa, como por exemplo a italiana, a quem a monarquia portuguesa muito favoreceu através da concessão de amplos privilégios, tendo em vista garantir a estabilidade familiar (residência, por exemplo) e comercial (abertura de lojas ao público)⁴, em igualdade de circunstâncias com os naturais, pois o rei era “*muito liberall a todos e grande agasalhador dos estrangeiros*”⁵.

¹ MARQUES A. H. de Oliveira, *Nova História de Portugal. Portugal na crise dos séculos XIV e XV*, Vol. IV, dir. Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, Lisboa, Editorial Estampa, 1987, p. 152.

² LOPES Fernão, *Crónica de D. Fernando*, 2ª edição revista, Edição Crítica, introdução e índices de Giuliano Marcchi, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2004, [prologo], pp. 7-8.

³ MARQUES A. H. de Oliveira, *Nova História de Portugal. Portugal na crise dos séculos XIV e XV*, Vol. IV, dir. Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, p. 152.

⁴ LOPES Fernão, *Crónica de D. Fernando*, 2ª edição revista, Edição Crítica, introdução e índices de Giuliano Marcchi, p. 6.

⁵ *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua história publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques*, Vol. I, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1988, pp. 75, 106, 116, 118, 168, 204, 206, 606, 611; *Descobrimentos Portugueses. Suplemento ao Vol. I*, pp. 65, 76, 308; BARROS Henrique da Gama, *História da Administração Pública em Portugal nos séculos XII a XV*, Vol. X, Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1950, pp. 199 e 398.

⁶ LOPES Fernão, *Crónica de D. Fernando*, 2ª edição revista, Edição Crítica, introdução e índices de Giuliano Marcchi, p. 3. No mosaico social apresentado pelo cronista não faltavam também os indigentes, os vadios e os viciados no jogo, pelo que D. Fernando determina que, em cada freguesia da cidade de Lisboa houvesse dois homens-bons que mensalmente informassem, em segredo, Estêvão Vasques e Afonso Furtado, seus escudeiros, que tinham sido encarregados de os mandar prender e entregar à justiça. LOPES Fernão, *Crónica de D. Fernando*, 2ª edição revista, Edição Crítica, introdução e índices de Giuliano Marcchi, p. 8.

Portugal seria, pois, um local atractivo, levando, por exemplo, em 1338, Beringel Omberte, por si, e por Mice Nicolau Bertaldi, membros da companhia dos bardos, sediada em Florença, a solicitar a D. Afonso IV que lhes garantisse as condições necessárias para morarem e viverem em Portugal, tendo-lhes o rei, por carta redactada de Coimbra atribuído um conjunto de benefícios, conferindo-lhes, de imediato, a possibilidade de terem um cônsul que “*per eles [...] ouça os seus fectos e as demandas que eles fezerem a algũas pessoas*”⁶, e o mesmo se verifica com os mercadores Jácome Bussão, Gabriel Bussão e João Bussão, juntamente com Roberto Bareicarro, naturais da Lombardia, que em 1344, tendo tido conhecimento dos privilégios outorgados aos mercadores catalães e aragoneses, solicitam que lhes seja dado estatuto idêntico, pois os membros da mesma companhia que representam, espalhados por diferentes locais europeus, poderiam vir a fixar-se em Portugal. O rei aceitou, e colocou à sua disposição, por juízes Pêro Esteves e Afonso Eanes Carrageiro, vizinhos de Lisboa⁷. Outras colónias de estrangeiros ligados ao mar se seguiram como a dos catalães⁸, a dos ingleses e galeses⁹, a dos flamengos¹⁰, a dos alemães¹¹ e a dos castelhanos¹².

As diferentes rotas e múltiplos produtos transaccionados de e para Portugal são já suficientemente conhecidos. O que pretendemos com este estudo é conhecer um pouco o homem do mar, onde mora, as relações familiares, as suas virtudes e defeitos. Para isso, partimos do *corpus* documental constituído pelo registo das chancelarias régias, e daí estendemos a recolha a outras fontes, assim como aos estudos recentes, para desta forma, darmos uma visão mais abrangente da questão.

O acervo documental régio pode dividir-se em dois grandes grupos. O primeiro diz respeito directa ou indirectamente aos contratos de arrendamento, sobre as formas de emprazamento e de aforamento, registados a favor dos diferentes precaristas, sendo o objecto do contrato o imóvel destinado, em regra, à habitação do homem do mar e da sua família já que, uma boa parte dos indivíduos identificados são casados, impondo-se, por exemplo, a João de Camos, marinheiro castelhano, e a sua mulher Dona Peroyna, que emprazaram um sótão e um sobrado, na Rua de Morraz, por seis libras anuais que o

⁶ *Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV*, Vol. II (1336-1340), Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1992, doc. [99], pp. 186-188.

⁷ *Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV*, Vol. III (1340-1344), Lisboa, Centro de Estudos Históricos Universidade Nova de Lisboa, 1992, doc. [415], pp. 323-326.

⁸ *Descobrimientos Portugueses*, Vol. I, pp. 115-116.

⁹ BARROS Henrique da Gama, *História da Administração Pública em Portugal nos séculos XII a XV*, Vol. X, pp. 230 e 280.

¹⁰ BARROS Henrique da Gama, *História da Administração Pública em Portugal nos séculos XII a XV*, Vol. X, pp. 207-220.

¹¹ MARQUES A. H. de Oliveira, *Hansa e Portugal na Idade Média*, Lisboa, Editorial Presença, 1990, pp. 145-160.

¹² BARROS Henrique da Gama, *História da Administração Pública em Portugal nos séculos XII a XV*, Vol. X, pp. 299-316.

“*ajam e logren e moren*”¹³, com a condição de, no locado, introduzir benfeitorias, de tal modo que, no termo do contrato, realizado em vida de três pessoas, o arrendado esteja valorizado, melhorias essas que seriam confirmadas pelos oficiais do rei, como aliás já havia acontecido, por exemplo, com Martim de Ratis, mercador, e mulher Teresa Anes, em 1334, que querendo emprazar uma casa na Rua Nova de Lisboa, que havia vagado por morte de Maria Domingues, viúva de Afonso Vicente, mercador, que, antes de ser dada a nova posse, foi confirmado que efectivamente os titulares anteriores haviam introduzido benfeitorias e, que, por isso, Martim de Ratis deveria contribuir também para a conservação e melhoria material do prédio fazendo o mesmo¹⁴.

O outro grupo documental refere-se às cartas de privilégio nas quais se incluíam, uma série de garantias, como a liberdade de residência, de segurança pessoal e dos seus bens, o pagamento de direitos iguais aos dos naturais da terra, e a nomeação de um cônsul e a propriedade dos salvados em caso de naufrágio¹⁵ que tanto podem ser gerais e, portanto, comuns a todos os membros de uma colónia, como podem ser dados a um só suplicante, como acontece, por exemplo, com Pés de Lascar, mercador, natural de Baiona-a-Velha, residente em Lisboa há mais de quinze anos que, em 1338, pede a D. Afonso IV protecção, pois faz comércio com a Flandres e com a Normandia¹⁶, ou com Albertim Moncassella, mercador de Palença, que, querendo fixar-se em Portugal, pede à infanta D. Constança que interceda por si, junto do monarca que responde positivamente, concedendo-lhe o privilégio de transaccionar todo o tipo de mercadorias, excepto estabelecer relações comerciais com os mouros que impliquem a saída de bens proibidos como armas, pezes, cereais, farinha e outros¹⁷.

Os homens do mar que apresentamos neste estudo ascendem a cerca de cento e noventa e cinco indivíduos, entre mercadores – na sua esmagadora maioria, totalizando 78% dos registos, marinheiros (12%), e outros em menor número como os construtores e reparadores de naus e os mestres de diferentes tipos de embarcações¹⁸. Todavia, o

¹³ *Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV, Vol.I (1325-1326)*, 1990, doc. [104], p. 115.

¹⁴ *Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV, Vol.I (1325-1326)*, doc. [362], pp. 372-373.

¹⁵ MARQUES A. H. de Oliveira, *Nova História de Portugal, Portugal na crise dos séculos XIV e XV*. Vol. IV, p.156; *Descobrimentos Portugueses*, Vol.I (1325-1326), nº57, p. 53, como carta modelo.

¹⁶ *Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV, Vol.II, (1336-1340)*, doc. [132], pp. 230-231.

¹⁷ *Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV, Vol.III, (1340-1344)* doc. [99], pp. 186-188.

¹⁸ Deixamos fora deste rol os mercadores judeus, cujo levantamento já foi sistematizado por TAVARES Maria José Pimenta Ferro, *Os Judeus em Portugal no século XV*, Lisboa, INIC, 1984, II Volume, pp. 438-467, num total de 327 indivíduos distribuídos geograficamente da seguinte forma: Abrantes (1), Alcácer do Sal (8), Aveiro (1), Avis (1), Beja (5), Braga (1), Bragança (12), Castelo Branco (18), Castelo de Vide (3), Chaves (3), Covilhã (2), Crato (1), Elvas (2), Estremoz (5), Évora (34), Faro (3), Freixedas (1), Fronteira (1), Guarda (11), Gouveia (4), Guimarães (4), Lagalhos (1), Lagos (2), Leiria (6), Lisboa (100), Marialva (3), Mértola (1), Mesão Frio e Lamego (1), Mogadouro (4), Monsanto (2), Montemor-o-Novo (3), Montemor-o-Velho (1), Monsanto (2), Moura (19), Olivença (1), Pinhel (15), Portel (1), Porto (10), Santarém (19), Serpa (2), Setúbal (4), Sintra (1), Tavira (1), Tomar (2), Torre de Moncorvo (1), Torres Novas (2), Trancoso (13), Viana do Castelo (1), Vila Flor (2), Vila do Conde (1), Vila Franca de Xira (1) e Viseu (3).

que deles sabemos é, porém, muito escasso. Em todo o caso, podemos referir que a sua grande maioria vive, mora e tem relações de negócio em Lisboa (47%), no Porto (12%), em Guimarães (6%), em Santarém (4%), em Évora (4%), para falarmos dos locais com maior visibilidade. Mas outras geografias como Almada, Aveiro, Azurara, Beja, Braga, Chaves, Coimbra, Melgaço, Pinhel, Ponte de Lima, Quarteira, Santiago do Cacém, Tavira, Valença, Vila Real e Vila Viçosa são outros tantos lugares onde o rei tem prédios de habitação ocupados pelos homens do mar, a sua maioria identificada pela realização de contratos de ocupação habitacional, mas outros perpetuaram o seu nome indirectamente, como testemunhas em diplomas outorgados a outros profissionais.

É, contudo, relativamente a Lisboa que podemos reflectir com mais pormenor, desde logo porque o maior número de eventos permite a captação de um leque mais alargado da informação.

Assim, quanto à localização da casa de morada, estes grupos profissionais preferem a Rua Nova (52%), a Rua de Morraz (11,4%) e a Rua da Ferraria (9%), artérias viárias situadas na zona que Iria Gonçalves classificou de Ribeira-1¹⁹.

Não obstante, outras como a Rua da Sapataria, de Vila Franca, de D. Mafalda, dos Mercadores e de Santa Bárbara, constituem outras preferências mas em grau reduzido. Já quanto à cidade do Porto, a Rua Formosa ocupa 64% dos registos, seguindo-se a Rua Direita e a de S. Nicolau com 18%.

O valor dos arrendamentos dos prédios situados na Rua Nova de Lisboa atinge um valor médio de 73,5 libras, podendo com efeito, variar entre 35 e 150 libras, desconhecendo-se, contudo, o processo que conduz rendas ao longo do tempo, pois não temos a possibilidade de acompanhar o edifício nem os sucessivos locatários. Para a Rua da Ferraria, os valores pagos ao rei, oscilam entre as 70 e as 120 libras, cujo valor médio atinge 87,5 libras, sendo muito diferente dos valores praticados na Rua de Morraz situados entre as 16 e as 120 libras. Relativamente à cidade do Porto e à entrada do século XV, os arrendamentos régios, a mercadores, na Rua Formosa, rondam as 54 libras.

Os mercadores e os marinheiros constituem uma parte importante da actividade económica, ligada, claro está, ao mar, mas podiam actuar em terra, como testemunhas nos actos notariais, como foi o caso de Pallos Domingues que, em 1269, aparece como testemunha na carta de foral outorgada por Estêvão Rodrigues e Maria Martins, aos povoadores de Aguiar²⁰; exercer ofícios, como Gonçalo Esteves, mercador de Melgaço, que por diploma de 1438, expedido de Santarém, foi nomeado como juiz dos órfãos na vila e no seu termo²¹; Fernão Lourenço, mercador de Tomar, referenciado em 1405 e em

¹⁹ GONÇALVES Iria, "Aspectos económico-sociais da Lisboa do século XV estudados a partir da propriedade régia", in *Um Olhar sobre a cidade medieval*, Cascais, Patrimonia Histórica, 1996, p. 19, nota 47.

²⁰ *Chancelarias Portuguesas. D. João I. Vol.IV, T. I, (1410-1425)*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Universidade Nova de Lisboa, 2006, doc. [IV-190], pp. 123-129.

²¹ *Chancelarias Portuguesas. D. Duarte. Vol.III (1433-1435) I*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Universidade Nova de Lisboa, 2002, doc. [183], p. 135.

1430, que exerceu funções de chanceler do concelho²²; Rodrigo Afonso que em 1410 desempenhava o cargo de vereador em Tomar²³; os dois mercadores (cujos nomes se desconhecem) que ocuparam o ofício de juiz, da vila de Alcácer do Sal²⁴, ou distinguir-se em funções de espionagem activa e intencional ou meramente informativa – tal é o caso do mercador Garcia Rodrigues –, que, no dizer do cronista Rui de Pina, “*tinha bom espírito*”²⁵, que sendo um perfeito conhecedor das vias de penetração no Algarve, iria auxiliar, em princípio, D. Paio Peres Correia, mestre da Ordem de Santiago “*um boom cavalleiro e catholico guerreyro*”²⁶, na jornada algarvia. Para o efeito, o mestre espatário toma conselho, em segredo, com o mercador sobre a rota a seguir de Mértola a Tavira. O viajante, entre cristãos e mouros, que não se limitava a comprar e a vender, contar moedas, discutir preços, controlar quantidades e qualidades de tecidos e de outras mercadorias licitamente transaccionáveis, Garcia Rodrigues era um ouvinte atento e um observador astuto, podendo, assim na sua dupla actividade, informar o mestre espatário sobre a oportunidade da conquista da praça de Tavira. O encorajamento dado pelo mercador a D. Paio Peres Correia mostra que havia um espírito de convivência e uma confiança exagerada, se estivermos em presença de duas personalidades diferentes, isto é, um combate e o outro compra e vende, sem qualquer ligação entre eles. Mas, se, mercador e militar, viajante e cavaleiro estiverem unidos na mesma pessoa, será que confiar cegamente nas mãos de um mercador, a sorte da milícia de Santiago, foi uma atitude prudencial?²⁷

O rumo dos acontecimentos mostra que, efectivamente, Rui Garcia não conhecia de todo as movimentações político-militares que estavam a ser gizadas por Abenfalula e seus pares, sendo por isso, um mau conselheiro, tanto mais que, os mouros propõem um período de tréguas que o mestre aceita. Este tempo, aparentemente de paz, foi ardidamente aproveitado pelos inimigos cristãos, que atacam o mestre apanhado desprevenido. A saga final, conta Rui de Pina, salda-se pela morte, em combate, do mercador, cujo nome foi mandado gravar, ao lado do de Pedro Rodrigues, comendador-mor, e dos cavaleiros Mem do Vale, Durão Vaz, Álvaro Garcia, Estêvão Vaz e de Beltrão de Caia, como “*mártir cavaleiro*”²⁸.

²² IAN/TT, *Núcleo Antigo*, nº882, fl. 3.

²³ IAN/TT, *Ordem de Cristo*, cód.234, fl. 25v.

²⁴ PEREIRA Maria Teresa Lopes, *Alcácer do Sal na Idade Média*, Lisboa, Edições Colibri/Câmara Municipal de Alcácer do Sal, 2000, p. 179.

²⁵ “Crónica delrey D. Affonso III”, in *Crónicas de Rui de Pina*, Porto, Lello & Irmão-Editores, 1977, p. 178.

²⁶ “Crónica delrey D. Affonso III”, in *Crónicas de Rui de Pina*, p. 178.

²⁷ MATA Joel Silva Ferreira, “Uma reflexão sobre os cavaleiros mortos na tomada de Tavira, por D. Paio Peres Correia”, in *A Guerra e a sociedade da Idade Média. Actas das VI Jornadas Luso-Espanholas de Estudos Medievais*, Vol. II, CIBA, 2009, pp. 331-336.

²⁸ CAVACO Hugo, “*Visitações da Ordem de Santiago no Sotavento Algarvio. (Subsídios para o estudo da História da Arte do Algarve*, Vila Real de Santo António, MCMLVII, pp. 66-67.

Enquanto profissionais, os mercadores calculam ganhos e perdas, investem e correm riscos e, embora devendo possuir os “*seus próprios fundos disponíveis*”²⁹, o certo é que podiam tornar-se insolventes, como é o caso de Afonso Peres, mercador de Santarém, que em 1341, foi condenado a pagar 2.180 libras, por uma dívida, a Estêvão Peres, seu tio, e outro tanto nas custas e nas penas processuais. Manda o rei que sejam vendidos primeiramente os bens móveis do réu, e, em caso de necessidade, lhe sejam também alienados os bens de raiz³⁰. Ter-lhe-á faltado o “*sentido dos negócios*”?³¹

Porém, há também, alguns que gozam do benefício régio, que resulta do reconhecimento pelo monarca dos serviços prestados, como acontece com Pês de Lás, mercador de Baiona, que em 1333 recebe, sob a forma de emprazamento, umas casas, na Rua Nova de Lisboa, que o estrangeiro havia comprado a Vasco Simões, tabelião do Ribatejo e a sua mulher, Maria Afonso, e a outros³², ou a isenção garantida em 1434, a Álvaro Fernandes, marinheiro da nau de Aires Gomes da Silva, por intermédio do infante D. Pedro, de lhe não serem tomadas as suas casas de morada, adega, cavaliças, roupas de cama, armas, cevada, etc., contra a sua vontade³³.

E paradigmática é, a relação entre o rei e Rui García, mercador, morador em Lisboa, a quem, no declinar do século XIV, D. João I doa, em reconhecimento dos serviços prestados, umas casas, na Rua D. Mafalda, ao tempo ocupadas por Duranço Gonçalves e marido João Afonso dos Asnos³⁴, seguindo-se a doação de um pardieiro (casas) na Sapataria da Correia, que o rei havia obtido por escambo com o mercador Diogo Afonso Sardinha³⁵, no mesmo ano³⁶, e de uma casa na Madalena, na posse de João Fernandes, seleiro, e uma outra casa contígua, ocupada pela mulher de Afonso Domingues “*mestre da obra da Batalha*”³⁷, desde que não prejudicasse os actuais titulares, podendo dispor livremente dos bens após a caducidade contratual. Esta relação entre o rei e o referido mercador acentua-se quando, em 1417, D. João I lhe compra um vasto património, em Vila Longa, em Verdelha dos Ruivos, constituído por casas (ou casa), uma vinha, duas herdades, sete courelas de pão, metade de um chão e três almuinhas, para o dar a Rodrigo Esteves, amo do infante D. Duarte, como reconhecimento de serviços prestados³⁸.

²⁹ CIPOLLA Carlo M., *História Económica da Europa pré-industrial*, Lisboa, Edições 70, 1984, p. 219.

³⁰ *Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV*, Vol.III, T. I (1340-1344), doc. [259], pp. 15-16.

³¹ PIRENNE Henri, *As Cidades da Idade Média*, Mem Martins, Publicações Europa-América, 1989, p. 99.

³² *Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV*, Vol.I (1325-1336), doc. [348], pp. 359-360.

³³ *Descobrimentos Portugueses*, Vol. I, doc. 273.

³⁴ *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, Vol.II, T.3 (1391-1407), Lisboa, Centro de Estudos Históricos Universidade Nova de Lisboa, 2005, doc. [II-1439], pp. 199-201.

³⁵ *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, Vol.III, T.1 (1385-1410), Lisboa, Centro de Estudos Históricos Universidade Nova de Lisboa, 2006, doc. [III-174], pp. 83-84.

³⁶ *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, Vol.III, T.1 (1385-1410), doc. [III-173], pp. 82-83.

³⁷ *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, Vol.III, T.1 (1385-1410), doc. [III-346], pp. 224-225.

³⁸ *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, IV, T.1 (1410-1425), doc. [IV-1], pp.11-13.

Mas também há mercadores que, pela sua conduta reprovável, ficaram privados dos seus bens. Tal é o caso de João Leitão, mercador da cidade do Porto, que em 1384, perdeu todo o seu património “*por deserviço destes regnos e senhor*”³⁹ os quais, de seguida, foram doados a Gil Gonçalves tripeiro, e o mesmo acontecera a Álvaro Vasques, mercador de Évora, que no ano subsequente perdera a casa de habitação, a adega com as suas alfaías, a cavalaria, várias casas e o seu forno, e duas courelas de vinha, pelo mesmo motivo. Este património foi, entretanto, doado a Afonso Peres de Negreiros⁴⁰. E do exercício da actividade económica propriamente dita, por razões que a documentação não esclarece, João Correia, marinheiro e mestre, morador em Vila do Conde, que havia perdido a vida na Guiné, era, em 1462, mestre de um navio pertencente à donatária D. Constança de Noronha, e que, à época transportava cereais para Ceuta. Feito o controlo da carga, os oficiais alfandegários aperceberam-se que parte da carga havia sido sonegada pelo responsável pela embarcação. Para pagar o prejuízo, foi feito o arrolamento dos bens do prevaricador, sendo estes avaliados em 6 mil reais, os quais a viúva e os filhos do marinheiro e mestre foram obrigados a entregar a D. Constança de Noronha, para liquidação da dívida deixada por João Correia⁴¹.

Do ponto de vista familiar, os elementos coligidos são diminutos, registando-se, no entanto, que no seu conjunto, vinte e sete dos indivíduos referenciados indicam o nome da esposa e que Afonso, mercador da cidade de Lisboa, declara ser homem solteiro⁴². Será, porém, através das legitimações ocorridas nos finais de Trezentos e da centúria subsequente que podemos interceptar paternidades e as relações extra-conjugais. Vejamos alguns exemplos:

Álvaro Eanes, mercador de Guimarães, é filho de João Domingues, abade de Caíde e de uma mulher solteira⁴³, e Vasco Eanes, mercador do Porto, é filho de João Peres Pombinho, clérigo e abade que foi de Santa Maria de Lamas, do couto do arcebispado de Braga e de Maria Martins, solteira⁴⁴.

Quanto às legitimações dos filhos dos mercadores, os actos são vários e patenteiam as relações de mercadores solteiros com mulheres igualmente livres, como por exemplo, Mice Persifal, ou extra-conjugais como as registadas sobre Airas Gonçalves com Margarida Lopes, com quem teve três filhos todos legitimados em 1418, ou o caso de João Martins, mercador de Vila Real, de quem se conhecem quatro filhos, três dos quais nascidos de Guiomar Esteves e um de Maria do Porto. Pelos exemplos referidos e pela observação do quadro seguinte podemos constatar que a regra “*nummus non parit nummus*”⁴⁵, não se aplica de todo ao caso português.

³⁹ *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, Vol. I, T.1 (1384-1385), Lisboa, Centro de Estudos Históricos Universidade Nova de Lisboa, 2004, doc. [290], p. 152.

⁴⁰ *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, Vol. I, T.1 (1384-1385), doc. [190], p. 97.

⁴¹ *Descobrimientos Portugueses*, Vol. III, doc.19, pp.30-31.

⁴² *Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV*, Vol. I (1325-1336), doc. [361], pp. 371-372.

⁴³ *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, Vol. I, T.3 (1384-1388), Lisboa, Centro de Estudos Históricos Universidade Nova de Lisboa, 2005, doc. [1081], p. 68.

⁴⁴ *Chancelarias Portuguesas. D. João I*, Vol. I, T.3 (1384-1388), doc. [1223], pp. 146-147.

⁴⁵ LE GOFF Jacques, *Mercadores e banqueiros da Idade Média*, Lisboa, Gradiva, 1984, p. 57.

No	Local	Progenitor (mercador)	Mãe, estado civil	Legitimado (a)	Fonte
391	Lisboa	Mice Persifal,	Aldara	Margarida Persifal	<i>Chancelarias Réguas. D. João I, II, T.1, doc. [II- 416]</i>
391		Mice Persifal	Clara Pires, solteira	Luis Filodom	<i>Chancelarias Réguas. D. João I, II, T.1, doc. [II- 544]</i>
404	Ponte de Lima	Afonso Lourenço	Margarida Gonçalves	Vasco Afonso	<i>Chancelarias Réguas. D. João I, III, T.1, doc. [III-18]</i>
404	Pinhel	Afonso Anes	Maria Peres	Rodrigo e Afonso	<i>Chancelarias Réguas. D. João I, III, T.1, doc. [III-65]</i>
404	Lisboa	Diogo Lourenço da Veiga, casado	Joana Fernandes, solteira	Beatriz Dias	<i>Chancelarias Réguas. D. João I, III, T.1, doc. [III-418]</i>
416	Lisboa	Diego Domingues	Constança Domingues Alcobia, solteira	Rui Dias	<i>Chancelarias Réguas. D. João I, III, T.3, doc. [III-1202]</i>

416			Maria Anes	João Dias	<i>Chancelarias Régias. D. João I, III, T.3, doc. [III-1213]</i>
417	Lisboa	Airas Gonçalves, casado	Isabel Gonçalves	Isabel Gonçalves (sic)	<i>Chancelarias Régias. D. João I, IV, T.1, doc. [IV-11]</i>
418		Airas Peres	Margarida Lopes, solteira	Diego	<i>Chancelarias Régias. D. João I, III, T.3, doc. [III-996]</i>
418				Joane	<i>Chancelarias Régias. D. João I, III, T.3, doc. [III-1025]</i>
418				Pedro	<i>Chancelarias Régias. D. João I, III, T.3, doc. [III-1026]</i>
418	Vila Real	João Martins, casado	Guiomar Esteves, solteira	- Martim Anes - Beatriz Anes - Beatriz Anes (sic)	<i>Chancelarias Régias. D. João I, IV, T.1, doc. [IV-60]; doc. [IV-59];</i>
418			Maria do Porto, solteira	Maria do Porto, solteira	<i>Chancelarias Régias. D. João I, IV, T.1, doc. [IV-58]</i>
420	Santiago do Cacém	Estêvão, casado	Catarina Gomes, solteira	Álvaro	<i>Chancelarias Régias. D. João I, IV, T.1, doc. [IV-109]</i>

A ausência prolongada do mercador provocada pelas longas viagens mercantis, pode ter consequências familiares, isto é, a mulher deixada sozinha, no lar, pode tornar-se uma presa fácil para o malfetor – tal é o caso vivido por Catarina Luís, mulher de João de Lisboa, morador em Barcelos que, em 1435, “*jazendo em sua cama doente a oras de prima e nua em camisa*”⁴⁶, foi violada por Afonso Lourenço, servidor do conde de Barcelos, que

⁴⁶ *Chancelarias Portuguesas. D. Duarte*, Vol. III (1433-1435), Lisboa, Centro de Estudos Históricos Universidade Nova de Lisboa, 2002, doc. [649], pp. 477-479.

antes de deixar a vítima de abuso sexual, a feriu no rosto e na mão esquerda, com uma navalha. Feita a denúncia, o autor foi julgado, condenado e preso, tendo-se evadido de seguida. Condenado a indemnizar a vítima em 3 mil libras, o fugitivo depois de liquidar esta importância, suplicou o perdão régio e o regresso à liberdade. O caso foi apreciado pelo Desembargo Régio, que decidiu a favor de Afonso Lourenço, uma vez que tanto Catarina Luís como o seu marido “*sam conteentes sattisfectos de su [sic] injuria e lhe perdoarom todo o dano*”.⁴⁷ Assim, e visto que o fugitivo pagou, por imposição do monarca, ainda a quantia de 2 mil reais brancos a Pêro Esteves, carpinteiro, para a realização de obras no mosteiro de S. Francisco da cidade de Évora, foi-lhe concedido o perdão.

Do mesmo teor conciliatório, desta vez, entre famílias de mercadores, data de 1473, o pedido de uma carta de perdão a favor de Pêro Escolar, morador em Setúbal, acusado de ter ferido propositadamente Violante Afonso, mulher de João de Lisboa, marinheiro, com a intenção de a matar “*se nom forom gentes que lho tolheram*”.⁴⁸ Porém, tendo a ofendida já recuperado, tanto ela como o marido, perdoaram o agressor. Assim, o monarca considerando, também, que o acusado havia participado na tomada da praça africana de Arzila e que havia servido na caravela de Gonçalo Anes Caboeiro, que transportava trigo para Tânger, concedeu a carta de perdão pretendida.

Infelizmente, desconhece-se quase tudo sobre a estrutura familiar destes agentes económicos. No entanto, apuramos ainda que, apesar das vicissitudes que rodeavam a entrada no mosteiro de Santos, pertencente à Ordem de Santiago, o certo é que Senhorinha Peres Catuno, filha de Salvador Peres Catuno, mercador de Lisboa⁴⁹ irá fazer parte desta comunidade religiosa em 1338⁵⁰, cabendo-lhe, por partilha dos bens de seu pai, metade de uma quintã, com várias herdades de vinha, na Baralha, no termo de Santarém⁵¹, e de outros bens⁵², também em Santarém, que foram emprazados por uma renda de 100 libras anuais, que em termos práticos correspondiam ao dote de Senhorinha Peres Catuno, sem o qual não teria acesso à comunidade feminina santiaguista.

Na “*comunidade de habitantes*”⁵³ que é a cidade, os mercadores de Lisboa sustentam o hospital do Santo Espírito, com a capacidade para albergar doze pobres honrados, naturais da cidade, que pelas circunstâncias da vida, perderam os seus haveres. Em 1375, porém, os mercadores queixam-se que os poderosos do reino quando se deslocam à cidade “*vão pousar ao dicto sprital contra seus tallentes [residentes] fazendo por ello muyto*

⁴⁷ *Chancelarias Portuguesas*. D. Duarte, Vol. III (1433-1435), doc. [649], pp. 477- 479.

⁴⁸ *Descobrimientos Portugueses*, Vol. III, doc. 99, p. 132.

⁴⁹ IAN/TT, *Corporações Religiosas, Mosteiro de Santos-o-Novo*, m. 51, n.º1031.

⁵⁰ MATA Joel Silva Ferreira, *A Comunidade feminina da Ordem de Santiago: a comenda de Santos na Idade Média*, Porto, FLUP (polic.), 1991, p. 254.

⁵¹ IAN/TT, *Corporações Religiosas, Mosteiro de Santos-o-Novo*, cx. 19, m. 1, n.º15.

⁵² MATA Joel Silva Ferreira, *A Comunidade feminina da Ordem de Santiago: a comenda de Santos na Idade Média*, p. 254.

⁵³ AMADO Teresa, “Contexto europeu da Lisboa de Fernão Lopes”, in *A Nova Lisboa Medieval*, Lisboa, Edições Colibri, 2005, p. 98.

nojo aos pobres”⁵⁴, tendo o rei proibido este abuso, não só no uso do hospital propriamente dito mas também nos seus casais, desobrigando os caseiros do fornecimento de roupas, palha, lenha, bestas de sela e outros.

Podemos concluir que a actividade dos homens do mar, nos seus mais variados ofícios, lhes abre oportunidade, mas também pode acarretar comportamentos familiares desviantes que o tempo se encarregará, porém, de regularizar. Como vimos, depois do grande pólo comercial e mercantil de Lisboa, e, em certa medida da cidade do Porto, de norte a sul e do interior para o litoral foi possível arrolar um vasto número de mercadores que animaram a rede comercial do Reino nas centúrias de Trezentos e de Quatrocentos. Assim, e para concluirmos esta reflexão, vemos que a actividade destes agentes económicos, mal amados durante muito tempo porque para a “*Igreja, a vida comercial era perigosa para a salvação da alma*”⁵⁵ ideia registada no aditamento ao decreto de Graciano, no século XII, pela qual “*o mercador não pode agradar a Deus – nunca, ou muito raramente*”⁵⁶, e assumindo o comércio um carácter vergonhoso, o mercador é também um homem rejeitado⁵⁷. Todavia, a boa notícia é aquela que o 22.º cânone dimanado do Concílio de Latrão de 1179, pois aí se decide “*que os mercadores seriam abrangidos pelo benefício de protecção dita trégua de Deus*”⁵⁸, reclamando a segurança “*para os padres, monges, clérigos, conversos, peregrinos, mercadores, camponeses e animais de carga*”.⁵⁹

⁵⁴ *Chancelarias Portuguesas. D. João I, Vol.I, T.3 (1384-1388), doc. [III-240], pp.153-154.*

⁵⁵ PIRENNE Henri, *As Cidades da Idade Média*, p. 104.

⁵⁶ LE GOFF Jacques, *Mercadores e banqueiros da Idade Média*, p. 55.

⁵⁷ Estando socialmente no mesmo patamar das prostitutas, dos jograis, dos cozinheiros, dos soldados, dos magarefes, dos taberneiros, aliás como dos advogados, dos notários, dos juizes, dos médicos e dos cirurgiões. LE GOFF Jacques, *Mercadores e banqueiros da Idade Média*, p. 55.

⁵⁸ FOURQUIN Guy, *História Económica do Ocidente Medieval*, Lisboa, Edições 70, 1981, p. 267.

⁵⁹ LE GOFF Jacques, *Mercadores e banqueiros da Idade Média*, p. 59.

ANEXO

Data	Cidade/vila de origem do titular	Rua/Prédio/outros	Renda	Nome	Profissão	Fonte
1269	Évora			Pallos Domingues	mercador	<i>Chancelarias Portuguesas. D. João I</i> , Vol. IV, T.1, [fls.31-32v], doc. [IV-190], pp.123-129
1287	Guarda			Fernão Domingues	mercador	IAN/TT, <i>Gaveta 14</i> , m.1, doc.8 <i>Public. As Gavetas da Torre do Tombo</i> , Vol.5. Lisboa: CEHU, 1965, pp.578-579
1287	Guarda			João Martins	mercador	IAN/TT, <i>Gaveta 14</i> , m.1, doc.8 <i>Public. As Gavetas da Torre do Tombo</i> , Vol.5, pp.578-579
1326	Lisboa	Junto da Judiaria, freguesia de S. Julião; casas, sótão e sobrado	36 libras, às terças do ano: 1º de Janeiro, 1º de Maio, 1º de Setembro	João Arnate/Maria Domingues	marinheiro	<i>Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV</i> , Vol.I, , [fl.3v], doc.[27], p. 48
1326	Porto	Rua Nova, freguesia de S. Julião; casas, sótão e sobrado	70 libras, às terças do ano: 1º de Janeiro, 1º de Maio, 1º de Setembro	Afonso Lourenço	Mercador	<i>Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV</i> , Vol.I, , [fls.6v-7], doc.[57], pp.75-76
1326	Lisboa	Rua Nova; sótão, sobrado, além da Porta da Erva	75 libras	Aparício Eanes/Aldonça Fernandes	mercador	<i>Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV</i> , Vol.I, [fl.8], doc. [65], pp. 84-85
1326	Lisboa	Rua Nova, freguesia da Madalena; sótão e sobrado	56 libras	D. Giraldo de Bodente	Mercador	<i>Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV</i> , Vol.I, , [fl.8], doc.[66], pp.86-87
1327	Lisboa	Rua Nova; casas		João Domingues	Mercador	<i>Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV</i> , Vol.I, [fl.11v], doc. [106], p. 115
1327	Beja			Estêvão Vicente	mercador	<i>Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV</i> , Vol.I, [fl.13], doc. [125], pp. 130-131
1327	Lisboa	Rua da Sapataria; casas		Pêro de Viana	Mercador	<i>Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV</i> , Vol.I, [fl.13], doc. [126], pp. 131-132
1328-Lisboa	Lisboa	Rua de Morraz: sótão	6 libras	João de Camos,	marinheiro	<i>Chancelarias Portuguesas. D. Afonso IV</i> , Vol.I, [fl.15],

OS PORTOS E A INFLUÊNCIA DESTES NA FORMAÇÃO DE PORTUGAL

José Pereira Gonçalves†

O presente texto tem como ponto de partida deste o papel da Academia de Marinha na dinamização da sociedade civil quanto aos assuntos do mar em particular, e à dinâmica dos recursos hídricos no sentido mais geral, e que foi factor preponderante para me entusiasmar neste desafio que é o estar hoje, aqui, perante V. Exas.

Tal dinâmica, que tem reunido doutos eruditos, eminentes especialistas e curiosos interessados, como é o meu caso, constituiu a forte motivação para apresentar uma breve reflexão como aquela feita por um cidadão devoto da sua história nacional.

Por isso esta breve reflexão tem por foco central os portos na dinamização do território do extremo ocidente da Península Ibérica, e o papel que tiveram na história da formação de Portugal. Por outras palavras, o que se segue pretende ser um resumo que cremos importante em dois aspectos: por um lado, acerca da posição estratégica dos nossos portos no que diz respeito à afirmação de Portugal como nação; por outro, quanto à sua utilização enquanto veículo da nossa independência até chegarmos à Epopeia dos Descobrimentos.

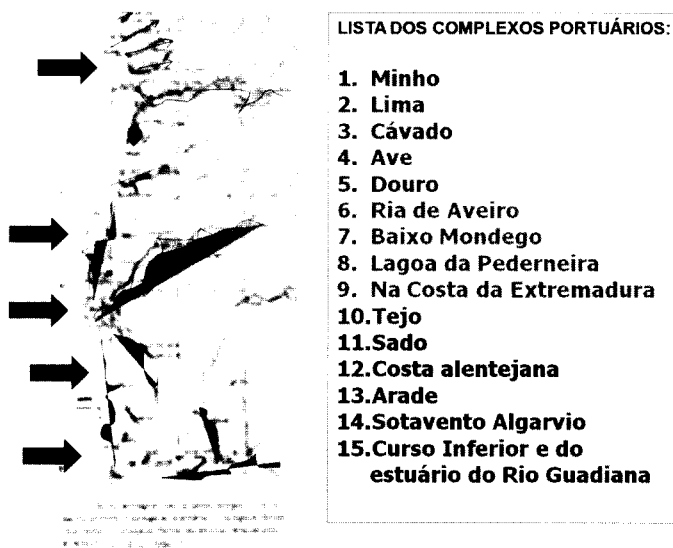
Procurarei dar resposta a esta questão, ainda que numa síntese informal, considerando três tópicos principais a enquadrar numa fita cronológica que remonta ao período proto-romano até aos séculos XIV e XV, finda a reconquista portuguesa, e a saber: primeiro, a importância de definir o conceito de porto; segundo, considerar a importância deste até ao fim da reconquista, com D. Afonso III; terceiro, a importância dos portos na reorganização do Estado português.

Em primeiro lugar, vejamos então, o que se entende por porto? De acordo com o *Dicionário Etimológico da Língua Portuguesa*, entendem-se como Porto “a abertura, passagem, asilo, refúgio, retiro (do latim *portu*)”¹. Houve ao longo da história portos com configurações, importância e função diferentes. E uma boa parte deles constituiu forte estímulo na formação de centros populacionais, alguns dos quais atingindo o importante estatuto de centros urbanos, litorais ou fluviais. Como? É o que pretendemos abordar já de seguida.

Em segundo lugar, passamos agora ao tópico número dois que nos interessa, ou seja, de que forma a malha de portos no extremo ocidental peninsular constituiu uma hábil ferramenta para o processo da reconquista cristã.

A conclusão a tirar é simples: em boa verdade, uma extensa rede de complexos portuários – marítimos e fluviais – serviram de importante esqueleto ao povoamento desta área, viabilizando assim o padrão de continuidade no povoamento, tanto a Norte como a Sul.

¹ *Dicionário Etimológico da Língua Portuguesa*, Livros Horizonte, Lisboa, 2003.



Os Portos: ocupação desde o Neolítico

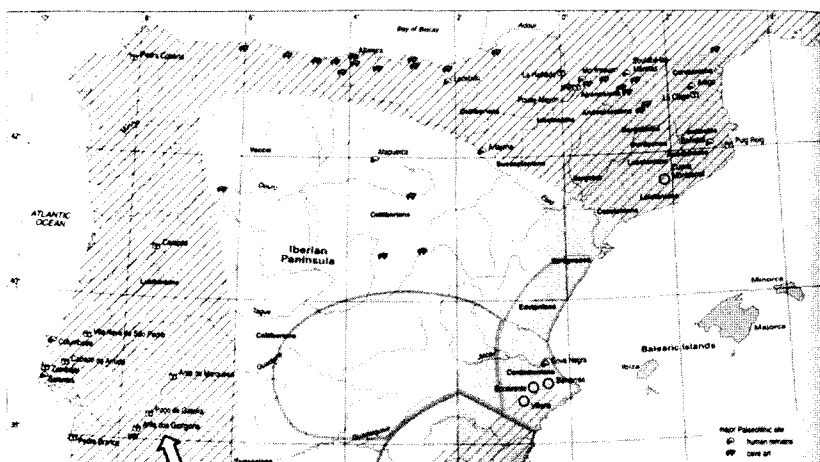
Percebemos então que era necessário analisar a questão portuária na longa duração multissecular – muito antes da fundação de Portugal – à procura de dados que ilustravam esta permanência, pelo que consideramos pertinente destacar agora cinco ideias fundamentais:

1. Primeira ideia

- O desenvolvimento recente da Arqueologia permitiu reinterpretar, com algum detalhe, os vestígios – antigos e recentes – sobre a criação de portos e as actividades desenvolvidas pelos povos que ocuparam quer o norte peninsular, quer o sul e o extremo ocidental sul da Península Ibérica;
- Consequentemente podemos concluir que:
 - a) A norte existem vestígios de actividades portuárias desde o Bronze Final em inúmeras localidades costeiras; muitas destas com múltiplas funções: comerciais apenas, ou em associação com a pesca e a transformação de produtos piscícolas; constituem exemplos algumas localidades com função portuária pelo litoral minhoto associadas a outras no interior, ao longo dos rios (Minho, Lima, Cávado, Ave...), e outras ainda no litoral atlântico muito mais a sul, como Peniche. Assim, e só para citar um exemplo: “ *o nome e a história de Porto de Mós (Portus de Molis), nasceu há mais de 2000 anos ao tempo*

em que o rio Lena era navegável e as jangadas romanas aqui embarcavam as pedras das mós, talhadas na Pedreira de Figueiredo e mais tarde, o ferro das minas de Alqueidão da Serra. Mas os segredos do passado de Porto de Mós remontam ao tempo em que o mar cobria estas terras e se iniciaram os enrugamentos terrestres do jurássico. As ossadas de dinossauros e a tartaruga petrificada são alguns dos tesouros que este concelho guarda há 150 milhões de anos e que agora expões no seu notável Museu Municipal, onde se descreve toda a pré-história desta região, nos machados e nas pontas de pedra lascada do Paleolítico, nas pedras polidas do neolítico, nas cerâmicas e objectos de cobre do Calcolítico, ou nos pesos de tear, nas pedras de espremer o mel, nas moedas e nas lanças de ferro do império Romano.”²

- b) A sul e no sudoeste peninsular há, pelo menos desde o século XII a.C., vestígios da ocupação fenícia e da construção de feitorias;
- Neste campo, convém dar destaque à fundação do porto de Gadir e, a partir dela, a penetração fenícia no *hinterland* sul peninsular.

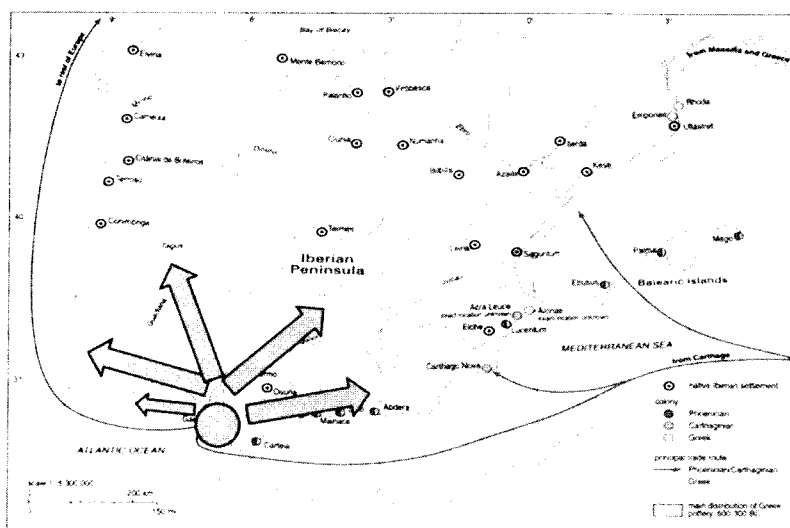


Os Portos: Presença de Fenícios (Gadir)

2. Segunda ideia

- No sul, a mesma Gadir posteriormente ocupada pelos púnicos no século VI a.C., ganha novo fôlego;

² www.municipio-portodemus.com.

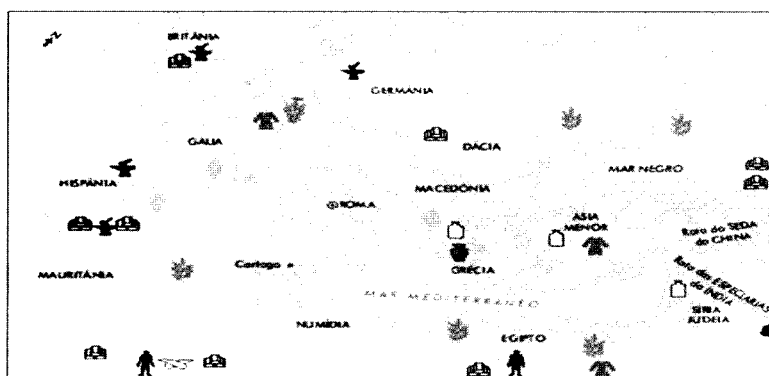


Os Portos, Cartago (Gadir) e o Hinterland

- É com os Púnicos que a anterior penetração se prolonga agora até às bacias dos rios Sado e Tejo. Este facto constitui uma importância notável já que esta interiorização corresponde a um aumento da dinamização económica nos sectores primários (pesca) e secundários (indústria de produtos piscícolas e de extracção de minério – ouro, prata e estanho).

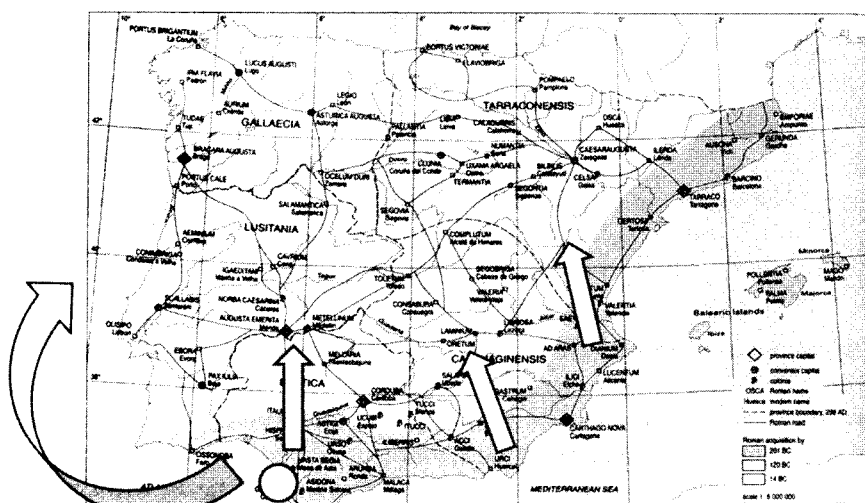
3. Terceira ideia

- A mesma Gadir, agora a romanizada Gades, é o veículo principal de projecção do poder imperial de Roma. E como?



Romanos, Gades e Conquista

- Gades é a base marítima de apoio ao domínio da futura província da Lusitânia. Vasco Mantas, reputado especialista clássico e membro emérito desta academia, afirma que: “*A continuidade das estruturas existentes quando os romanos se instalaram no Ocidente Peninsular, com as inevitáveis alterações, evidencia-se de varias formas. É em Gades que se encontram os meios navais mais importantes de toda a Ulterior, como demonstra o conhecido episodio do ataque conduzido por César a uma ilha do litoral lusitano, em 61 a.C., que obrigou a recorrer a navios idos de Cádiz, ...*”³;



Roma e conquista a partir do porto de Gade

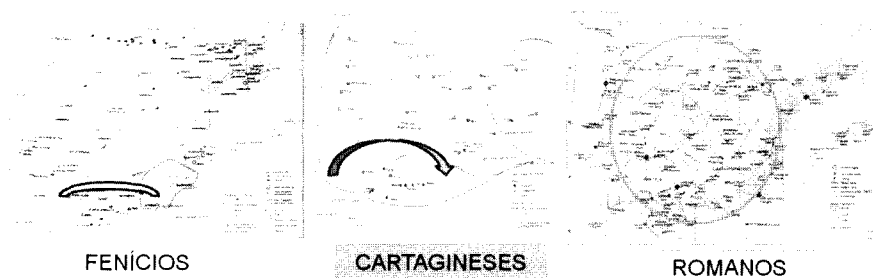
- Mesmo os portos no interior peninsular são de extrema importância, não só porque parte da rede viária é paralela ao curso dos rios (com função complementar), como também surgem articulados com os portos costeiros, numa lógica de comercialização, como indicam algumas fontes coevas;
- Estrabão refere-se ao Baixo Tejo como um meio pleno de oportunidades em termos de via de comunicação, permitindo ainda a navegação de navios de grande porte que conseguiam penetrar no interior com alguma profundidade, o que se verificou até ao século XIX: “*Estrabão indica um ponto a jusante de Móron (Santarém?) a partir do qual os navios oceânicos davam lugar a embarcações fluviais*”⁴.

³ Vasco Mantas, “O porto romano de Lisboa”, G. Pascual Berlanga; J. Pérez Ballester (dir.), *Puertos Fluviales Antiguos: Ciudad, Desarrollo e Infraestructuras*, Valência, 2003, p. 20.

⁴ Idem, *Ibidem*, p. 19.

4. Quarta ideia

A conquista e a romanização de toda a Hispânia trá-la-á para a lógica político-administrativa imperial. Uma vez terminado o império romano, o que vai perdurar pela alta idade Média é a idêntica organização administrativa da igreja cristã, decalque daquela outra imperial.



Áreas de Influência e de Ocupação

Concluindo este quarto ponto, idêntica permanência pode ser constatada no capítulo dos portos. Maria Luisa Blot confirma o seguinte: “*Observámos também, nos casos em que a geomorfologia não alterou a posição ribeirinha, a continuidade verificada relativamente às estratégias de subsistência. Partindo dos dados arqueológicos de épocas pré-históricas como os casos estudados nos estuários do Tejo e do Sado, considerámos a continuidade de um *modus vivendi* caracterizado por economias agro-marítimas que pressupõem uma estreita e repetida relação com o meio aquático desde épocas remotas (...), “um modo de vida anfíbio” (...) a partir de uma economia de tipo agro-marítimo, desde o Neolítico médio*” (Blot, 156).

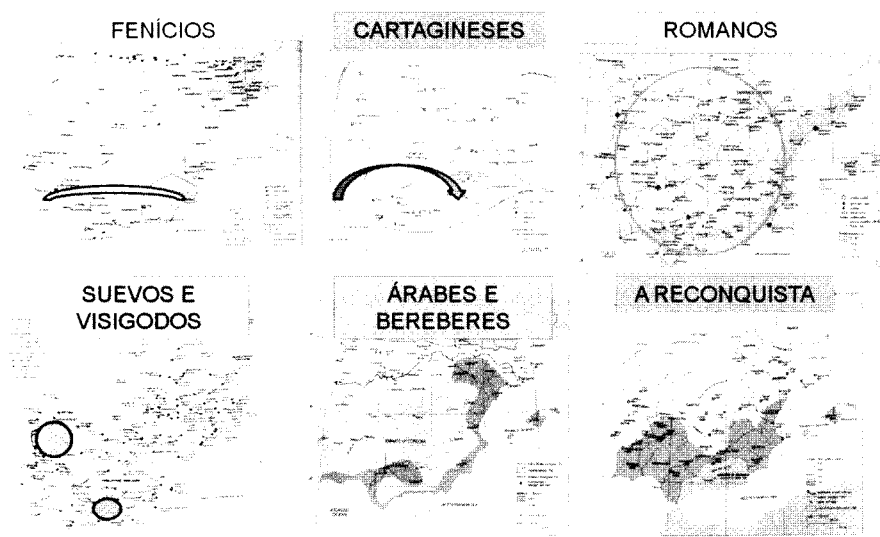
A citada arqueóloga confirma ainda que para as épocas pré-romana, romana e alto-medieval, o território português actual conheceu “formas litorais com mais abrigos do que na actualidade”⁶. Pelo que distingue, para o nosso território, dezasseis complexos portuários, identificados no mapa inicial já mostrado.

5. Quinta ideia

A constatação de tamanha continuidade dos portos, litorais e interiores, vai ser a alavanca da Reconquista Cristã.

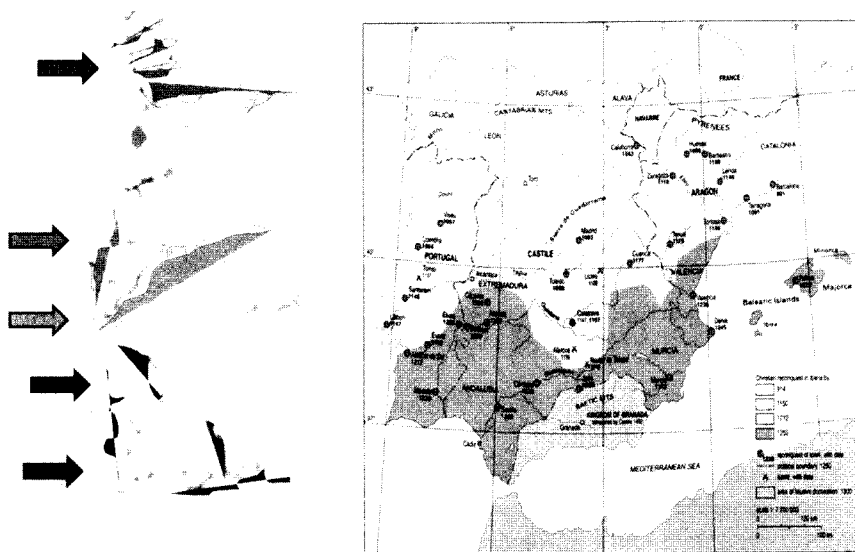
⁵ Blot, “Os Portos na Origem dos Centros Urbanos, Contributos para a arqueologia das cidades marítimas e fluvio-marítimas em Portugal”, in *Trabalhos de Arqueologia* 28, Instituto Português de Arqueologias, Ministério da Cultura, 2003, p. 156.

⁶ Id., *Ibid.*, p. 159.



Persistências de Presença e de Ocupação

Em todas as três fases da Reconquista, quer em direcção a sul do Mondego quer em direcção a leste, o rei dom Afonso Henriques ou reforça as comunidades municipais existentes, ou promove a criação de novos povoados aos quais são atribuídos privilégios concelhios, ou enquadra outras povoações existentes formatando-as segundo o perfil concelhio.

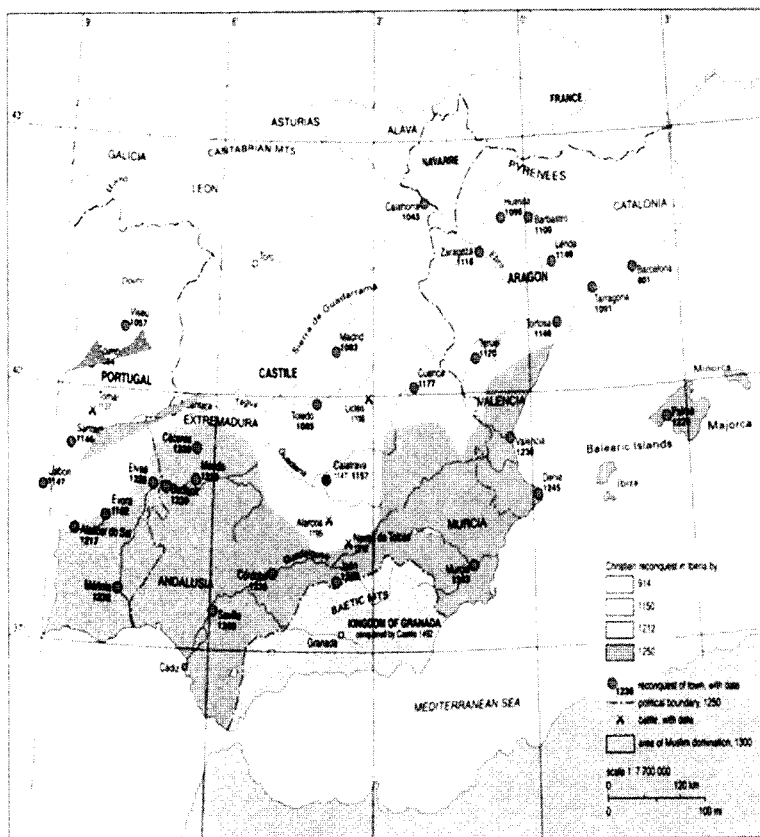


Os Portos e a Formação de Portugal

É neste quadro que se impõe a importância dos rios e respectivos portos.

Vejamos que, um dos modelos da acção real na promoção de novos povoados parece ser, segundo Mattoso, a reorganização territorial na região de Coimbra e integrados no complexo defensivo do rio Mondego.

Passamos a citar o reputado historiador: “*Na política de reforço das comunidades em torno de Coimbra insere-se a concessão de forais a Penela (1137), Leiria (1142), Germanelo (1142-1144) e Arouce, junto à Lousã (1151). Podem ainda relacionar-se com este grupo os dois forais de Sátão (1127-1139) e de Seia (1136), povoações que, embora se situem a nordeste de Coimbra, estavam então ligados ao sistema defensivo do Mondego.*”⁷⁷



Os Rios e a Reconquista Cristã

Posteriormente, a conquista do porto de Lisboa obedece à lógica de fazer do porto um ponto de apoio, quer para a projecção de poder quer para a ocupação “infante” do território, respectiva defesa, povoamento e reorganização económica.

⁷⁷ José Mattoso (dir.), *História de Portugal*, Círculo de Leitores, s.l., 1992, vol. II, p. 80.

Mais tarde, a conquista de Alcácer do Sal constituirá um ponto de apoio fundamental para a progressão do movimento de reocupação cristão e colonização interna. A maior parte dos territórios conquistados a sul do Tejo são concedidos às ordens militares e estas, em inúmeros casos, adoptam uma política semelhante à política real de concessão de cartas de foral, quer fosse para o reconhecimento e o enquadramento de comunidades existentes, quer fosse para a atracção de novos colonos.

Em terceiro e último lugar, vejamos agora a importância dos portos na reorganização do Estado português após a Reconquista.

Recuando ainda um pouco, praticamente finda a Reconquista e agora já numa lógica de reorganização política do território, o rei D. Afonso III traz para a sua área de jurisdição directa inúmeras comunidades nortenhas de origem remota, muitas delas com função portuária e *pivots* fundamentais no tecido socioeconómico da respectiva área envolvente. Desta forma o rei pretendia evitar o alargamento ilegítimo e abusivo das jurisdições senhoriais, como confirmado pelas Inquirições e Confirmações.

Exemplificando, ainda durante o reinado daquele rei, Vila do Conde, terceira povoação após Braga e Guimarães, é palco de intensa actividades de natureza marítima, quer no sector de actividade pesqueira, quer no sector da construção naval, quer ainda no sector comercial, de cabotagem e internacional.

Mas será D. Dinis, pacificado o reino da sua principal ameaça à época, que tem a oportunidade organizar uma verdadeira frota, segundo alguns autores. É para o porto de Lisboa que confluem todas os produtos oriundos de outros portos nacionais, pois é a partir daqui que serão distribuídos para o estrangeiro. Também será com D. Dinis que serão organizadas as tercenas navais⁸, mais tarde verdadeiramente alargadas já no reinado de D. Fernando, após o que se pensa ter sido um violento incêndio. Neste reinado ainda se procura atrair numerosos estrangeiros com privilégios especiais, que se dedicam ao comércio e à navegação.

E com D. Fernando, por exemplo, para citar Blot, “ (...) a indústria de construção naval em Vila do Conde iria conhecer grande desenvolvimento, com a construção de vários tipos de embarcações em que se incluíam pinácias, berinéis, naus, caravelas, galeões e barcas (...). Posteriormente, nesses mesmos estaleiros verificou-se a construção das melhores naus e caravelas da Carreira da Índia.”⁹

Mas Vila do Conde não terá apenas fornecido capital tecnológico e conhecimento técnico. “Tomam parte na viagem de Vasco da Gama à Índia vários pilotos e marinheiros vila condenses.”¹⁰

Conclusão

Confirmada a dissolução da ideia de “Ermamento do Território Peninsular” durante a Reconquista Cristã pela historiografia recente, penso que a permanência das

⁸ Blot, *op.cit.*, p. 243.

⁹ Id., *Ibid.*, p. 9.

¹⁰ Id., *Ibid.*, p. 10.

populações face aos sucessivos movimentos invasores garantiu idêntica permanência da constelação de complexos portuários por todo o território peninsular, fundamentais estes últimos na formação de Portugal.

Significa isto que, do mesmo modo que não se verifica a fuga generalizada das populações autóctones perante os movimentos migratórios que aceleram a desarticulação do Império Romano (sejam eles de povos germânicos, sejam eles, posteriormente, de populações oriundas do norte de África), também parece credível aceitar que os modos de vida ligados ao elemento aquático terão persistido e quiçá até desenvolvido na Península Ibérica desde tempos proto romanos, impondo naturalmente um padrão de continuidade. E os vestígios falam por si: uma unidade portuária na Foz do Sado, desde a Idade do Ferro¹¹; uma outra no Porto desde o século IV a C, entre muitos outros.

Consequentemente, aquele padrão de continuidade de complexos portuários terá sido factor importante na progressão da Reconquista, e sobretudo por três razões principais: primeiro, porque a mesma malha portuária foi permitindo as funções de natureza económica respeitantes ao normal abastecimento populacional; segundo porque foi funcionando como facilitador na atracção de novos colonos não nobres interessados numa verdadeira autonomia local e fundamental, em associação com o rei, na defesa do território (em fuga simultânea, quer da pressão demográfica de Entre-Douro-e-Minho, quer da autoridade senhorial dos barões da mesma região); terceiro, porque na guerra, facilitava a logística de meios humanos e materiais.

Contudo, e pese embora o esforço da arqueologia portuguesa nas últimas décadas ter desvendado, paulatinamente e com sucesso, o *modus vivendi* dos povos peninsulares desde tempos proto romanos, a constatação de Orlando Ribeiro sobre o caso particular que respeita o hiato entre os núcleos urbanos romanos e os medievais peninsulares espelha, ainda hoje, o retrato mais geral da historiografia peninsular.

Na verdade, a investigação em História varia na razão directa do ciclo económico que a financia e a sustenta. Na verdade, porque a pesquisa mobiliza vastos recursos financeiros sem valor acrescentado imediato (numa lógica meramente economicista), em época de económico-financeira aqueles recursos são os primeiros a esfumar-se. O que resulta numa intermitência difusa e cíclica da produção historiográfica, mas nem por isso rica no avanço humanístico que propicia.

¹¹ Vasco Mantas, *Les Villes de Lusitanie Romaine*, Centro regional de Publication de Bordeaux, 1990, pp. 156-157.

Bibliografia

www.municipio-portodemos.

Dicionário Etimológico de Língua Portuguesa, Livros Horizonte, Lisboa, 2003.

Mary Vincent; R.A. Stradling, *Cultural Atlas of Spain and Portugal*, Time-Life Books, Amsterdam, 1994.

Maria Luisa Blot, “Os Portos na Origem dos Centros Urbanos, Contributos para a arqueologia das cidades marítimas e fluvio-marítimas em Portugal”, in *Trabalhos de Arqueologia* 28, Instituto Português de Arqueologias, Ministério da Cultura, 2003.

Vasco Mantas, “O porto romano de Lisboa”, in G. Pascual Berlanga; J. Pérez Ballester (dir.), *Puertos Fluviales Antiguos: Ciudad, Desarrollo e Infraestructuras*, Valência, 2003; *Les Villes de Lusitanie Romaine*, Centro regional de Publication de Bordeaux, 1990; “O Atlântico e o Império Romano”, Separata da *Revista Portuguesa de História*, Faculdade de Letras, Universidade de Coimbra, Coimbra, 2002-2003, tomo XXXVI, vol. 2; “As Relações Europeias do Território Português na Época Romana”, in *Estudos Arqueológicos de Oeiras*, Câmara Municipal de Oeiras, 2007, p. 15.

José Mattoso, *História de Portugal*, Círculo de Leitores, Lisboa, 1992, vol I e II; *Identificação de um País. Ensaio sobre as Origens de Portugal 1096 -1325*, Editorial Estampa, 1995, vol.I.

PORTOS CHARNEIRA E PORTOS REDISTRIBUIDORES

Pedro Gomes Barbosa

O intuito deste pequeno trabalho é tentar analisar brevemente o sistema dos portos da costa portuguesa durante a Primeira Dinastia. Vamos centrar-nos especialmente no espaço que designámos por “costa atlântica”, ou seja, a vertente ocidental da nossa frente marítima. Sabemos bem que a costa algarvia é igualmente banhada pelo Oceano Atlântico, mas o seu clima, influências muitas vezes sentidas do “levante do Estreito”, assim como a sua posição frente à costa marroquina, faz com que ela possa ser facilmente integrada na grande área mediterrânica. Por outro lado, o Reino do Algarve, que teve em Lagos o seu mais importante porto de comércio, esteve sempre mais voltado para as ligações com África. Primeiro, o Maghreb muçulmano, para onde se dirigia um fluxo de trocas, mesmo depois da conquista definitiva do território, em meados do século XIII. A partir dos inícios do século XV, este tráfego orientou-se especialmente para as praças portuguesas que bordejavam o litoral atlântico do actual Marrocos, pontos de apoio fundamentais para a expansão portuguesa para os mares do sul, principalmente depois que perdidas que foram as Canárias para os castelhanos. Lugares onde se trocavam produtos, que serviam de guarida aos barcos que, nesse Quatrocentos, demandavam as costas da África ao sul do Sahara, de combate à pirataria berbere que sempre ameaçou as embarcações, de comércio ou de pesca, e que chagavam mesmo a fustigar as costas portuguesas¹. Mas porque este trabalho se tornaria demasiado longo, deixaremos de fora esta nossa costa sul.

Exactamente por ter os limites de uma comunicação, existem igualmente vários aspectos que não iremos analisar, mas que estão subjacentes ao estudo, esperando contudo por outra oportunidade para serem desenvolvidos. Sem preocupação de estabelecer uma hierarquia, apenas os enunciaremos.

Em primeiro lugar, o estabelecimento dos principais produtos exportados pelo Reino, e para ele importados. Este ponto implica uma análise complexa, tentando determinar, o que nem sempre é fácil, quais os produtos que são ora importados, ora exportados, dependendo da sua abundância ou carestia.

De seguida, determinar os portos de origem e destino das mercadorias transacionadas. Se em alguns casos a documentação fornece essa indicação, teremos que estar atentos para não atribuir a um comércio de longa distância todos os produtos que transitavam pelos principais entrepostos portuguesas, pois muitos deles poderão dizer respeito a uma

¹ Em relação ao Algarve, e especialmente o seu porto de Lagos, ver Pedro Gomes Barbosa, “O Porto de Lagos no Final da Idade Média” em *Cadernos Históricos*, IV, Lagos, 1993, pp. 15-26. Reduziremos ao mínimo as notas bibliográficas, remetendo para a principal bibliografia que foi utilizada para elaborar este trabalho.

actividade de concentração ou de redistribuição a partir dos portos-charneira, de que falaremos mais abaixo.

Mais difícil, muito mais difícil, será perceber, em cada momento, quem controlava esse comércio. Não é tarefa fácil, mesmo para os finais da Idade Média, saber se os produtos nacionais exportados o eram por comerciantes portugueses ou por estrangeiros radicados em Portugal². O mesmo se diga em relação aos produtos importados. Quantos o são por mercadores portugueses que os trazem de portos estrangeiros, nas viagens de retorno? Quantos transitam por barcos estrangeiros fretados por mercadores nacionais?

Um outro aspecto diz respeito às comunidades portuguesas radicadas em outros reinos ou cidades, que só começam a aparecer razoavelmente definidos em documentação dos finais da Idade Média, mas que uma pesquisa em arquivos estrangeiros poderia completar³.

Mais haveria a elencar, mas ficaremos por aqui, não sem assinalar que algumas destas questões são de difícil resolução. Por exemplo: muitos documentos apresentam mercadores como intervenientes ou como testemunhas do acto notarial, mas este designativo é demasiado vago, na maior parte dos casos, para podermos tirar conclusões.

Mas voltemos ao assunto deste trabalho.

Embora extensa, a nossa costa não apresentava um conjunto significativo de bons e profundos ancoradouros⁴. Isso não impediu a fixação, no litoral, de um número considerável de Póvoas marítimas, que desde cedo aproveitaram a riqueza piscícola da nossa plataforma continental e, quando se proporcionava, a possibilidade de se dedicarem à salinicultura⁵. Mas não é muito grande o número daqueles portos que tinham a possibilidade de acolherem o grande comércio, sobretudo o internacional. Dir-se-á que a escolha recaía sobre aqueles que possuíam um rico *hinterland* e uma dimensão urbana considerável. Isso é verdade, mas é-o também quando as condições geográficas são favoráveis. Isto é, quando existem boas condições de ancoradouro, aí se estabeleciam comunidades e se desenvolvia o fluxo comercial.

Deixando de lado as póvoas piscatórias, algumas das quais, mais tarde, poderão ter passado a porto comercial⁶, temos que nos concentrar num outro grupo, o dos portos de natureza mista, isto é, que são ao mesmo tempo portos comerciais e piscatórios. Mas este grupo não é uniforme. Uma análise mais fina deste conjunto, sejam eles abertos ao mar ou no estuário de um qualquer rio de bom caudal, levam-nos a dividi-los em dois subgrupos. Por um lado, o que designámos por “portos-charneira”, e por outro o conjunto dos “portos redistribuidores”.

² Ou que aqui teriam os seus feitores.

³ Referimo-nos, obviamente, à Idade Média.

⁴ “Apontamentos sobre o Litoral Estremenho na Primeira Dinastia” em Pedro Gomes Barbosa, *Documentos, Lugares e Homens. Estudos de História Medieval*, Lisboa, 1991, pp. 75-103.

⁵ Virgínia Rau, *Estudos sobre a História do Sal Português*, Lisboa, 1984.

⁶ Ver um destes casos em 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, pp. 235-246.

Os primeiros são os grandes complexos portuários que atraem o comércio a longa distância pela capacidade de acolherem maior número de embarcações, e de maior calado, pelas condições de armazenamento, e mesmo de reparação ou de construção naval. Neles se fixam mercadores estrangeiros, e concentram-se os nacionais. E, quando se proporcioneou, sobretudo a partir do reinado de D. Dinis (mas provavelmente ainda antes), os armadores nacionais. Ali se concentravam as mercadorias que chegavam por mar, destinadas ao mercado interno, e vinham desaguar os produtos do Reino que esperavam ser transportados para mercados externos. Em certos casos, como Lisboa, era possível que se acumulassem mercadorias em trânsito, já que a “cidade do Tejo” estava a meio caminho entre a Itália mediterrânica e o Norte francês ou germânico. Aqueles bens que chegavam a esses portos, eram reencaminhados para outros destinos, seguindo a via da cabotagem, subindo rios ou, quando nada disso era possível, atingindo mercados interiores no dorso de animais ou em pesadas carroças. Esses mesmos meios de transporte que traziam, para estes portos-charneira, os bens produzidos nessas suas áreas de destino, fossem matérias-primas ou produtos manufacturados. Estes portos eram, por isso mesmo, a placa giratória do grande comércio: a charneira de uma economia marítima.

Os outros portos, onde chegavam as mercadorias descarregadas nos portos-charneira, ou que concentravam, para carregar nesses mesmos barcos, os produtos da região, são os “portos redistribuidores”, já que a sua principal função era a de receber os bens e redistribuí-los pela região que serviam e, como foi dito, também receber os bens regionais para reenviá-los para os principais centros nacionais do comércio marítimo. A sua função era sobretudo a de redistribuir e concentrar. Na prática, tinham a mesma função dos portos-charneira, mas a nível da região. Contudo, isso não significa que esses portos redistribuidores não tenham visto chegar, de quando em vez, barcos provenientes de portos estrangeiros. Por esse motivo, as alfândegas locais estavam preparadas para cobrar as taxas sobre produtos de importação. Salir do Porto foi um desses casos, durante o reinado de Afonso III, mas existem outros. Por exemplo, portos que se desenvolveram depois da fixação de grupos de estrangeiros (sobretudo francos), ou que podem mesmo ter sido criados por essas comunidades⁷. Lembremo-nos dos desaparecidos portos de Atouguia, depois chamada “da Baleia”, e da Lourinhã. No primeiro caso é clara a origem pré-cristã do topónimo, *at-Taugia*, embora muito provavelmente estejamos em presença de uma pequena póvoa piscatória muçulmana, depois desenvolvida. Lourinhã, também povoada por francos, pode ter sido criada de raiz pela comunidade que aí se fixou ou, menos provavelmente, a nosso ver, pela comunidade de pescadores galegos que a documentação deixa entrever, e que tinha menos direitos do que os primeiros, o que está consagrado no foral da vila.

Vejamos, porque o tempo disponível é pouco, alguns desses portos mais importantes da nossa costa durante a Primeira Dinastia.

⁷ Pedro Gomes Barbosa, *Povoamento e Estrutura Agrícola na Estremadura Central*, Lisboa, 1991.

A norte, o primeiro que encontramos é o complexo da foz do rio Douro⁸, com os seus ancoradouros do Porto e de Gaia, ponto de passagem, e paragem, das armadas que seguiam do norte da Europa para a Terra Santa. Cedo se transformaram em importantes entrepostos do comércio que vinha das terras do Norte: Inglaterra, Flandres e França, sobretudo. Esses barcos deixavam ali os seus produtos, e recebiam em troca as mercadorias portuguesas. Gaia, contudo, só se desenvolve a partir do reinado de Afonso III, que lhe dá foral em 1255⁹, como contraponto ao Porto, que estava sob o senhorio do seu bispo. Este documento régio revela-se de grande importância, não só para termos uma ideia do fluxo comercial, mas igualmente pela indicação que nos dá do tipo de embarcações que por lá paravam para comerciar. E igualmente as facilidades oferecidas a quem comerciava na Gaia do rei, por oposição ao Porto episcopal. O documento diz-nos, por exemplo, que “caravela estrangeira” que entre pela foz do Porto com mercadoria (isto é, que descarregue na cidade do Porto) pagará ao mordomo um soldo, mas se descarregar em Gaia, daquilo que vender ou comprar deve pagar dois dinheiros de morabitino.

Mas mais interessante neste foral é a listagem dos barcos. Para além da caravela, refere-se um barco de maior calado, de dois mastros, a “*barca seeyra*”, que transporta mais mercadoria, e que deve dar ao mordomo um morabitino. O mesmo deve dar o “*bucardus trincatus*” que também não pertencera vizinho. E também a “*burcia*”, que trouxe pão, produto de que Portugal tinha uma crónica carestia. Interessante é a distinção que também ali encontramos entre naves, barcas e navios” (navigia), que devem pagar uma determinada quantia se forem maiores do que a “*pinata*”.

A sul da foz do Douro, e até ao Mondego, a costa não apresenta bons ancoradouros onde o comércio possa ser feito, a não ser numa redistribuição local. Pescadores e salineiros instalaram-se nos estreitos canais, esteiros e pequenas ilhas desta região onde o mar e o rio criavam zonas palustres. Mas o assoreamento, que contudo só estará completo no século XVI, levou a que muitas destas povoações voltassem costas ao mar.

Embora o assoreamento da ria flandriana do Mondego já se tivesse iniciado no período que nos interessa, ele só se tornará pronunciado em tempos pós-medievais, pelo que o rio era navegável, especialmente no Inverno, por barcos que levavam mercadoria até Coimbra, e mesmo mais além, embora nestes casos estejamos a falar sobretudo daquilo que hoje poderíamos classificar na categoria de batelões. Nas margens do Mondego começavam-se a formar as lezírias de Montemor-o-Novo e de Tentúgal e as férteis várzeas junto a Coimbra. A exportação dos produtos da região beirã fazia-se, então, rio abaixo, até ao porto que servia a bacia do Mondego: Buarcos. Como escreveu Maria Helena da Cruz Coelho¹⁰ (cito a ideia e não as palavras exactas), o Mondego era a “grande via” por onde “desaguavam” os excedentes de produção não só do Baixo Mondego e Coimbra, mas também das povoações da Beira Alta, através do rio Dão. Mas Buarcos não

⁸ Simplificamos, para não apresentar aqui uma listagem exaustiva. Contudo, é difícil saber, em muitos casos, qual o peso do comércio externo na economia de alguns portos. É, apenas como exemplo, o caso de Caminha, em cujo foral (*Chancelaria de D. Dinis*, Livro I, fól. 108v) se pode ler: “*Et retinemus... decimas omnium que intrauerint per focem de Minij*”.

⁹ *Portugaliae Monumenta Historica. Leges*, I, pág. 663.

¹⁰ *O Baixo Mondego nos Finais da Idade Média*, vol. I, Coimbra, 1983, pp. 400-401.

se localiza propriamente no rio Mondego. Antes, é um porto de enseada, virado a sul, resguardado dos ventos dominantes de norte, e das correntes que depositavam as areias responsáveis pelo assoreamento de muitos ancoradouros. Este é um dos exemplos, talvez dos mais importantes, de um porto redistribuidor.

Mais a sul, no extremo dessa Estremadura medieval, aquele braço de mar, geralmente designado por estuário do Tejo, onde se situava a cidade de Lisboa. Porque, na realidade, o Tejo termina nos mouchões, e o que banha Lisboa é o mar que se mistura com as águas taganas. O crescimento da importância económica de Lisboa, como porto aberto ao mar, verifica-se desde o período romano, pelo menos. No período muçulmano teria este porto sido suplantado pelo de Qasr Abu Danis, a nossa Alcácer do Sal? É o que nos é geralmente apontado por vários autores, nomeadamente os especialistas na formação islâmica. Mas parece-nos que esta posição pode ser contestada. Não que Alcácer fosse pouco importante, mas sim o carácter de grande porto comercial. Esse, era Lisboa, ligada pelo rio a Santarém e às férteis terras da Balata e, mesmo, à planície do Sorraia. Um bom ancoradouro, não muito longe do mar, mas dele separado pela distância necessária para se precaver contra possíveis ataques. Terras férteis, ouro de aluvião, tudo joga para que Alcácer não se comparasse a Lisboa em tamanho e riqueza. Porque uma cidade desenvolve-se pelo seu comércio a longa distância. E Lisboa, presa de vikings, nórdicos e outros aventureiros, era uma cidade próspera. Aqui deveriam existir, no período muçulmano, pelo menos uma taracena. Porquê, então, esta ideia de uma Alcácer mais importante do que Lisboa? Porque, quando os textos muçulmanos referem Alcácer, estão a falar de um porto militar, local onde estava a frota andaluz na costa ocidental, lugar rodeado de vasta mancha de pinheiros, especialmente o manso, e suficientemente afastada da costa, defendida por um imponente castelo, antecedido por várias fortificações secundárias que a ligavam a Palmela¹¹. Era importante porque era emiral e califal. E também centro de piratas que atacavam as costas da Península cristã e a navegação que eventualmente passasse pela costa. A sua importância vinha, por isso, do seu carácter militar. Maurice Lombard¹² confirma isto mesmo quando escreve que “*a fundação do segundo arsenal do califado de Córdoba, Qasr Abu Danis, perto das grandes salinas de Setúbal... com o comércio marítimo tornado possível pelos importantíssimos estaleiros de construção naval que utilizam a madeira das florestas vizinhas*”. Já Idrissi tinha assinalado o potencial florestal desta região como fonte de abastecimento dos estaleiros da velha Alcácer.

Mas o desenvolvimento económico de Setúbal, lento, é certo, e só iniciado bem andado nesta medievalidade, e as suas actividades de pesca e salinicultura, a que temos que juntar o assoreamento lento mas irreversível do rio Sado, fruto sobretudo da desflorestação das matas alentejanas, foram a pouco e pouco contribuindo para que a importância de Alcácer comesse a declinar. Fazendo ainda parte do complexo salinífero do Sado, gradualmente o antigo porto muçulmano se virou para a produção agrícola e para a pecuária, voltando as costas ao mar. O esgotamento das minas de Caveira, junto a Grân-

¹¹ Sobre a navegação no período muçulmano, ver as duas obras fundamentais de Christophe Picard, *La Mer et les Musulmans d'Occident au Moyen Âge. VIII-XIII^e Siècle*, Paris, 1997, e *L'Océan Atlantique Musulman. De la Conquête Arabe à l'Époque Almohade*, Paris, 1997.

¹² *L'Islam dans sa Première Grandeur (VIII-XI^e Siècle)*, Paris, 1971, p. 96.

dola, contribuiu igualmente para esse apagamento que, contudo, foi lento e gradual. Setúbal, pequena povoação piscatória que servia o castelo de Palmela e os Espatários, não adquire a importância de Alcácer e não consegue viver fora da esfera de influência de Lisboa.

Mas então, por que razão Lisboa não tinha este papel? Porque, ao longo da sua história no sistema andaluz, Lisboa não tinha sempre sido “de confiança” em relação ao poder de Córdoba. Várias revoltas, entre as quais as levadas a cabo, na sua região, por As-Surumbaqi, faziam-na praça não confiável. Conquistada Lisboa, e dominado este golfo que a banha, a cidade das Sete Colinas continua com a sua importância comercial, desta vez, sobretudo em relação ao norte cristão. Mas junto a ela terão eventualmente estado ancorados alguns barcos militares (quantos, não sabemos) que pudessem opor-se a ataques vindos de Alcácer. A documentação demonstra-nos, indirectamente, o perigo que representava a velha Salacia. Após a sua conquista definitiva, em 1217, no reinado de Afonso II, vemos as mesmas propriedades do aro olisiponense aumentarem de preço devido ao fluxo de gente que procurava esta região, agora mais segura.

Lisboa foi desde sempre porto importante na costa ocidental da Península. Mais ainda quando, após o incentivo ao comércio devido a esse rei estrangeirado, Afonso III, os mercadores olisiponenses entraram definitivamente no circuito do comércio a longa distância, e nesta cidade se estabeleceram vários mercadores vindos dos diversos pontos da Europa atlântica e mediterrânica, que agora podiam comprar e vender as suas mercadorias usando uma moeda “internacional”, a libra, deixando de lado, nessas trocas, o velho morabitino, de difícil correspondência cambial. Tejo acima estava Santarém. Se comerciava com a Flandres, devia fazê-lo através do porto de Lisboa, já que barcos de grande tonelagem não chegariam tão longe da foz do Tejo, não obstante o rio não mostrar ainda sinais de grande assoreamento, o que só vai acontecer entrado o século XVI. Santarém entraria, assim, na categoria de porto redistribuidor, o mais importante a nível fluvial. A este braço de mar que entrava terra adentro até Lisboa chegavam barcos dos mais desvairados tipos, que deixavam as suas mercadorias e carregavam outras que o interior da terra fazia aqui chegar. Era o rio e a terra à procura do Mar.

Para sul do estuário do Sado a costa não apresentava tão boas condições portuárias, não obstante as inúmeras comunidades de pescadores que, aqui como a norte do Mondego, encontramos ao longo de toda a nossa história, antes e depois da Reconquista. Sines e a foz do rio Mira parecem não ter sido excepção, apesar de, neste último caso termos notícia de alguns barcos de comércio que ali buscavam e entregavam mercadoria. O foral de Odemira, dado em 1255 por Afonso III, parece apontar para a existência de barcos de média dimensão, que poderiam fazer deste pequeno porto um dos redistribuidores para a região ocidental baixo-alentejana. Refere o dito documento que o rei dá foro de cavaleiro ao alcaide do mar, a dois pilotos, e outros¹³, o que indica que não se trata de simples barcos de pesca, ou pelo menos de pesca costeira. E sabemos que os pesqueiros de alto-mar, como acontecia com os do porto da Pederneira, no litoral alcobacense, se dedi-

¹³ “*de nauigio uero mando ut pretor et duo spadelarii et duo pronarii et unus pintinal habeant fòrum militum.*”, (Leges, I, p. 665).

cavam não poucas vezes ao tráfico comercial. A corroborar a suposição de um comércio a longa distância, pode ser apontada uma passagem da carta em que D. Dinis dá ao genovês Manuel Passanha, seu almirante, o senhorio de Odemira: “*Outrossi se hj aportarem per mar Naues ou barcas con cousas que tragam de França ou daalen mar ou doutras partes...*”¹⁴

Aliás, esta passagem é clara sobre outra coisa: o comércio com a terra dos mouros, as terras d'além mar, que se continuou a fazer neste sul português mesmo após a conquista do reino do Algarve por Afonso III. Contudo, o condicional usado nesta passagem pode indicar-nos, como pensamos, que não era hábito isso acontecer, ou era muito raro o evento, embora a navegabilidade do rio Mira o permitisse. Pensamos que poderiam ser, sobretudo, barcos de pesca de alto-mar que demandavam terras marroquinas, já que se pescava o sável dessas águas antes que os portugueses se estabelecessem nas fortalezas costeiras, e que não raras vezes se dedicariam ao comércio, como actividade secundária. E por que não, barcos oriundos dessas terras marroquinas?

Resumindo:

A maior parte do comércio externo português, feito por via marítima, entraria pelos principais portos, onde se desenvolveram comunidades activas de mercadores nacionais, e onde, igualmente, se fixaram grupos importantes de mercadores vindos da Europa do norte e do Mediterrâneo. Estes últimos fixaram-se, preferencialmente, nos dois grandes portos de Lisboa e Lagos, o que não significa que não encontremos mercadores italianos no centro mercantil do norte por excelência, o complexo Porto-Gaia. Por esses portos-charneira entrava a mercadoria vinda de fora, ou por eles passavam, em transbordo, rumo aos seus mercados de destino. De igual modo, os produtos de exportação de toda uma região seriam concentrados num dos grandes portos, e depois exportados em navios de grande tonelagem. Estes eram, num primeiro momento, essencialmente propriedade de armadores estrangeiros mas, aos poucos, a marinha mercante nacional foi-se equipando com embarcações que podiam competir com as que, de outros países, demandavam as costas portuguesas, especialmente a partir do reinado de Afonso III ou de D. Dinis. Para estes importantes portos convergiam, portanto, rotas secundárias pelas quais as mercadorias eram transportadas.

Estes portos redistribuidores, ou secundários, recolhiam os produtos de exportação das respectivas regiões, que encaminhavam para os portos charneira, ou recebiam, deles, os produtos que redistribuíam pelo *hinterland*. Isso não significa, como foi referido, que esses portos secundários não recebessem a visita de barcos de grande comércio, nacionais ou estrangeiros, como o já citado caso de Odemira, nem que, deles, partissem rotas mais pequenas em direcção a portos próximos, num sistema de distribuição que era feito não só por navegação de cabotagem mas também pela via fluvial ou terrestre. Casos como os de Atouguia ou Salir, por exemplo, que mostram essa actividade de redistribuição. Em relação a Atouguia e Salir, por exemplo, verificamos que D. Dinis, no documento em que dá os direitos dessa vila à rainha D. Isabel, exceptuava os panos de cor, armas pequenas, ouro, prata, pimenta, açafrão, ferro, aço, chumbo, estanho e cobre, e em relação a Atouguia, o “haver mourisco”.

¹⁴ *Chancelaria de D. Dinis*, Livro 3, fol. 127v.

Estudámos os portos charneira e os portos redistribuidores. Não há tempo para referirmos um outro aspecto importante e que é a utilização militar desses mesmos portos. E teríamos que recuar até ao período anterior à nossa nacionalidade, já que não foi só o porto de Alcácer do Sal o centro de actividade de uma marinha de guerra, fosse ela regular ou de corso. Na região de Alcobaça, por exemplo, encontramos vestígios de dois abrigos marinhos que teriam servido para fins bélicos. Referimo-nos às designadas lagoas de Alfeizerão e da Pederneira, ou melhor, braços de mar que entravam terra adentro. Esses ancoradouros serviram depois os monges cistercienses, nos casos da Pederneira e Alfeizerão, e a própria Coroa, no caso de Atouguia. Esses golfos estavam protegidos por fortificações, tanto em ambos os lados das barras quanto no seu interior, que não serviam para se defenderem de ataques vindo por terra, mas sim por via marítima. Naquelas fortificações que ainda hoje podem ser observadas, embora em adiantado estado de destruição, podemos constatar uma semelhança não casual. Todas têm dimensões muito próximas, 40 por 20 metros, a dimensão normal dos *ribats* e situadas em locais estratégicos. Os mal chamados “castelos”, como o de D. Framundo, Bárrio, Alfeizerão ou Alcobaça, são fortificações desse tamanho, cuja ocupação, tanto quanto podemos detectar por prospecção arqueológica ou trabalho de escavação, atingem o período muçulmano. Depois, deixam de ter utilidade defensiva. Por vezes não era sequer uma fortificação desse tamanho, mas uma simples torre, como no caso de S. Martinho, que tendemos a esquecer que na carta de povoamento de 1275 era designado por Torre de S. Martinho do Porto de Salir. Faltam trabalhos arqueológicos que nos forneçam mais indicações, mas por vezes eles requerem um grande investimento, como no caso de Alfeizerão, cujo porto foi por nós estudado, tanto quanto se podia. E isso, porque se a estrutura portuária se encontrava a 80 centímetros de profundidade, o nível freático estava a 1 metro e sessenta, e mesmo com duas motobombas a funcionar não foi possível proceder a escavação. Mas detectámos a presença de cerâmica muçulmana no areão do fundo da lagoa.

Esperamos que em breve apareçam jovens arqueólogos que se dediquem ao estudo dos portos, de que tão pouco se sabe, para este período, em vez de procurar míticos tesouros escondidos em galeões de lenda.

Fontes

As fontes que temos utilizado são de dois tipos. Em primeiro lugar, documentos régios que se encontram, muitos deles, publicados por João Martins da Silva Marques no seu *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a sua História* (no caso presente foram utilizados os volumes I e *Suplemento ao volume I*, Lisboa, 1944), embora tenhamos utilizado igualmente alguma documentação da *Chancelaria de Afonso III* e *Chancelaria de D. Dinis* (neste caso, sobretudo os Livros 1 a 3). Utilizámos, igualmente, alguns documentos notariais, que estão indicados nos nossos artigos citados nas notas de rodapé, alguns deles presentes na Bibliografia sumária que apresentamos de seguida.

Bibliografia sumária

Optámos por não apresentar uma bibliografia exaustiva, mas apenas algumas das obras que considerámos mais importantes para este estudo, deixando mesmo de lado alguns estudos indicados nas notas do texto.

ALBUQUERQUE, Luís de, *Introdução à História dos Descobrimentos*, Coimbra, 1962.

BARBOSA, Pedro Gomes, “Apointamentos sobre o Litoral Estremenho na Primeira Dinastia” em *Documentos, Lugares e Homens. Estudos de História Medieval*, Lisboa, 1991.

BARBOSA, Pedro Gomes, “Notas sobre o Comércio Marítimo Português com a Europa Cristã (do Século XIII a inícios do XV)” em *Portugalia Historica*, 2ª série, vol. I, Lisboa, 1991, pp. 15-27.

BARBOSA, Pedro Gomes, “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, pp. 235-246.

CASTELO-BRANCO, Fernando, “Alguns Aspectos da Evolução do Litoral Português” em *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, série 75, nº 7-9, Lisboa, Julho-Setembro de 1957, pp. 338-354.

HEERS, Jacques, “L’Expansion Maritime Portugaise à la Fin du Moyen Âge”, separata da *Revista da Faculdade de Letras*, Lisboa, 1956.

RIBEIRO, Orlando, *Introduções Geográficas à História de Portugal*, Lisboa, 1977.

MARTINS, Fernandes, “A Configuração do Litoral Português no Último Quartel do Século XIV” em *Biblos*, vol. XXII, Coimbra, 1946, pp.163-197.

“AR, SOL, VENTO, ÁGUA E MAR”: REFLEXÕES SOBRE O USO DE ALGUNS BENS NO FINAL DA IDADE MÉDIA

Margarida Garcez Ventura

Este trabalho situa-se no domínio das “mentalidades políticas”, se quisermos usar a classificação de Bernard Guenée: uma área na qual, quiçá com mais frequência do que noutras, (me) é difícil escrever, de forma a gizar um texto curto, coerente e de perceptíveis objectivos.

Partimos de um texto carregado de informações e de sugestões, de queixas concretas e de doutrina a montante delas; texto que se tornará pretexto para uma mais larga análise e para uma muito mais alargada problemática que deixo ao vosso cuidado imaginar... até, por exemplo, chegarmos ao debate sobre o *mare liberum* e o *mare clausum*.

O texto escolhido é o capítulo especial apresentado pelos procuradores de Lamego – Rui Lopes e Pero Vaz, respectivamente escudeiro e vassalo do rei – às cortes de Santa-rém de 1451¹: “*Senhor, na çerqua da dita cidade há hũu Rio a que chamam barrossa em que há muytas truytas e bordallos. E ora os beguinos que estam no moesteiro de Reçiam jumto com ho dito Ryo o querem coutar e tamto que algũua pessoa a elle vay pescar ou traz algũua lenha da dita Ribeira, loguo se socorrem ao bispo da dita cidade E a sseus vigairos e citam quallquer que aa dita Ribeira vay. E per favoreza que com o dito bispo teem ham semtenças e cartas d’escomunhõees que nom pesquem nem tragam lenha da dita Ribeira. Praza a vossa merçee que mandees aos ditos beguinos que sse nom trabalhem daquy em diamte coutarem a dita Ribeira sob certa pena e nos leixem hussar della segumdo que soyamos de hussar, mandando ao dito bispo E a sseus vigairos que nom teenham de veeer com os que forem aa dita Ribeira nem os torvem per suas escomunhõees de guissa que por azo dello leixem de pescar os pexees que Deus em ella da. E em esto ssenhor nos farees dereito e merçee.*

Respomdemos que nos praz screpvermos sobre ello ao corregedor da comarqua que sayba do bispo a Rezam que [Rezam que] teem pera semelhantes escomunhõees lamçar E bem assym que Requeira aos beguinos que lhe mostrem autoridade nossa que teem pera a dita Ribeira coutarem. E segumdo a emformaçam que per o dito corregedor ouvermos daremos aquelle desembarguo que Razam e dereito for.”

O texto tem uma leitura polissémica, remetendo-nos, pois, para considerações múltiplas. Vejamos algumas.

São frequentes as queixas dos povos contra os entraves colocados à desejável fluidez no trânsito das águas ou do pescado, entraves de ordem natural ou, ma maior parte dos casos, de origem humana, assim como as queixas sobre a limitação de navegabilidade ou de captura em cursos de água. Apropriação para uso privado de um determinado espaço

¹Arquivo Nacional da Torre do Tombo [TT], *Chanc. D. Af. V*, Liv. 11, fl. 57v. e *Beira*, Liv. 1, fl. 174-174v (cópia que transcrevemos). A decisão régia é de 13 de Maio de 1451.

aquífero, a construção de artefactos impeditivos da livre circulação, a implantação de armadilhas ou redes, tudo isto são comportamentos usuais na Idade Média, tal como são recorrentes as queixas e os “remédios com direito” solicitados pelos povos ao rei, em cortes ou em audiências.

No entanto, estes temas que habitualmente classificamos como de ordem económica, têm uma forte componente política. Navegar ou não navegar, impedir ou não impedir a passagem de barcos e peixes, pescar ou não pescar, usar ou não usar armadilhas de pesca, tudo isso foi objecto de proibições ou de mercês régias. Como noutras questões da governança, alternam mercês com proibições ao ritmo das necessidades pontuais de favorecer um senhor (leigo ou eclesiástico) ou um concelho, que se cruzam com a necessidade de atender às reclamações de outros.

A aparente contradição das decisões é instrumento para o equilíbrio das diversas forças sociais, tendencialmente mantido pelo rei. Com efeito, mercês e proibições têm como fundamento o poder que o monarca assume de dar e de retirar, de recompensar e de castigar, gerindo um espaço territorial – o reino – que é seu, ou da *coroa do reino* (expressão que começa então a ser utilizada), que o mesmo é dizer um espaço territorial que é do rei em conexão com todos os seus súbditos².

Concretiza-se de várias formas a posse do rei sobre o território do seu reino. Uma delas é que só ele tem poder para coutar³ terras e, por extensão, os rios ou lagos, animais, lenha ou outros bens naturais aí existentes. A lei remonta a D. Fernando e as suas disposições, reformuladas no tempo de D. João I e de D. Duarte, chegam às *Ordenações Afonsinas*⁴: essa lei, ao mesmo tempo que constata que essa mercê foi largamente concedida pelo rei, proíbe novas coutadas feitas por qualquer pessoa, na respectiva intitulação: “*De como he deffeso, que nom faça outrem Coutadas, senom ElRey*”. Gestão do território em prol do proveito comum, sem dúvida como um elemento mais do poder e funções inerentes ao “ofício de reinar”⁵.

“Ofício de reinar” que ganha nova explicitação nos finais da Idade Média. Não basta proclamar que o rei é o senhor de todo o território: é necessário definir as suas áreas de intervenção e defini-las no confronto com outros poderes; é necessário planear os meios de conhecimento e de intervenção; e, antes do mais, é necessário justificar a

² ALBUQUERQUE Ruy de e ALBUQUERQUE Martim de, *História do Direito Português, I Volume (1140-1415)*, Lisboa, Pedro Ferreira, 1999, pp. 505 e ss.

³ Não confundir com os “coutos e honras”, que são privilégios, com base territorial, concedidos à nobreza e à clerezia. Vd. BARROS Henrique da Gama, *História da Administração Pública em Portugal nos Séculos XII a XV*, 11 Vols., 2ª ed. dirigida por Torquato de Sousa Soares, Lisboa, Livraria Sá da Costa, 1945, Tomo VI, pp. 90 e ss.

⁴ *Ordenações Afonsinas [O. A.]*, Nota de apresentação de Mário Júlio de Almeida Costa e nota textológica de Eduardo Borges Nunes, 5 Vols., Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1984, Liv. 5, Tit. 46. A regulamentação do ofício de Monteiro-mor, referida neste título (*O. A.* Liv. 1, Tit. 67) tem amplas repercussões na defesa das espécies, mas não menciona peixes. Vd. NEVES C. M. L. Baeta (Dir.), *História Florestal, Aquícola e Cinegética: colectânea de documentos existentes no Arquivo Nacional da Torre do Tombo...*, 6 Vols., Lisboa, Ministério da Agricultura e Pescas, 1980-1993.

⁵ Cfr., entre outros, o nosso trabalho “O ofício de rei no Portugal quatrocentista. Teoria e práticas de poder” in *O Portugal Medieval. Monarquia e Sociedade*, Org. Carlos Nogueira, São Paulo, Alameda, 2010, pp. 125-141.

posse do território do reino com todos os elementos, desde os teológicos aos do direito romano, o direito romano iluminado pela teologia...

Por isso ganha especial peso a *declaração* dos Direitos Reais que D. Duarte encomendou ao Doutor Rui Fernandes, um extenso rol não datado que passou a "ordenação"⁶. Este legista, como todos os que na Idade Média estudavam o direito romano, baseia-se nas Leis Imperiais, colocando-as ao serviço do rei como sucessor dos imperadores; refere também o Direito Comum, (*jus commune*) ou seja, o direito romano renascido e cristianizado, que serve de norma para as leis de cada reino, suprimindo também as insuficiências desses sistemas particulares⁷. Logo no Prólogo se pode ler que a correcta definição do Direitos Reais, não só favorece o recto governo do monarca, mas defende os povos de encargos abusivos. Este enunciado é, portanto, tanto a favor do poder real como do bem comum do reino. Assim deve ser lido o artigo 5: "*ITEM. Estradas, e ruas pruvicas antiguamente usadas, e os Rios navegantes, se som cabedaaes, que correm continuamente em todo tempo, pêro que o uso assy das estradas, e ruas pruvicas, como dos Rios seja igualmente cômuu a toda gente, e qualquer outra cousa animada, ficando sempre a propriedade delles no Patrimonio Fiscal*".

*

Esclarecidos alguns pressupostos, vejamos alguma casuística quatrocentista sobre o tema enunciado⁸: a do desimpedimento dos rios, ribeiras e águas costeiras, de forma a retirar qualquer entrave à passagem de embarcações ou do pescado, nas suas deslocações ou migrações, assim como sua a livre captura.

Situemo-nos no reinado de D. João I. Com licença régia ou estabelecidos de facto pelo proprietário das terras que confinavam com o rio, mas sempre fruto das compreen-

⁶ O. A., Liv. 2, Tít. 24 (Dos Direitos Reaes, que aos Reys pertence d'aver em seus Regnos per Direito Cômuu). Transcrevemos o respectivo prólogo: "*Nos Dom Eduarte pela graça de DEOS Rey de Portugal, e do Algarve, e Senhor de Cepta. Conhocendo como nom tam soamente per Ley santa, mais ainda Natural, de que as gentes movidas per natural igualdade geeralmente usam, antre todalas cousas outras somos em especial obriguado a Nosso Senhoe DEOS, de cuja maaõ, e encomenda teemos a governança, e regimento destes Regnos, de os acrecentar, e ainda requerer os Direitos Reaaes, e rendas dells, quanto em Nós bem for, a todo nosso Real, e verdadeiro poderio, porque seendo justamente requeridos, e conservados em seu direito seer, os nossos naturaaes serom por ello relevados d'outros muitos encarregos, que os Reyx de longo tempo, segundo direito, e usança geeralmente aprovada, acostumaarom de encarregar seus Póvoos em tempo de suas necessidades; e quando os Direitos Reaaes fossem minguados per mingua de boõ requerimento, necessariamente conviria aos Reyx de encarregar seus Póvoos d'outros encarregos illicitos sem urgente necessidade, o que ante DEOS lhe seria contado por grande culpa.*

E por tanto dezejando Nós de seer desencarregado de tal obrigaçom, Mandamos ao Doutor Ruy Fernandes do nosso Conselho, que provesse as Leyx Imperiaaes, e quaaesquer outros Direitos, assy Canonicos, como Civys, porque podesse seer em verdadeiro conhecimento de todosos Direitos Reaaes, que aa Coroa do Regno pertencem, e per direito lhe som realmente devidos pera conservaçam de seu Real Estado, em tal guisa, que per seu boõ encaminhamento podessemos seer certamente enformado de como se ouveassem de recadar: o qual com estudo deliberado nos deu huã declaraçom, segundo achou per Direito, em esta forma, que se segue."

⁷ CAETANO Marcelo, *História do Direito Português (1140-1495)*, Lisboa, Verbo, 1981, p. 338.

⁸ Sendo um processo de longa duração podemos legitimamente transpor alguma compartimentação cronológica; Prescindimos de referências, p. ex., a moinhos, azenhas ou águas encanadas que servem núcleos urbanos ou mosteiros.

síveis cedências do novo monarca aos senhores que o apoiaram ou que ele mesmo tinha criado, este tempo teria sido fértil em procedimentos contrários à livre circulação e livre uso dos rios. Mencionamos somente duas mercês régias, concedendo privilégio de pesca em detrimento da livre captura: D. João I couta a favor do mosteiro beneditino de São João de Alpendurada quatro poços no rio da Penha em que se pescam bogas e trutas⁹; um rio perto da Quinta Nova é coutado a favor do bispo de Viseu¹⁰.

Nas Cortes de Leiria Santarém 1433 (as primeiras de um novo reinado e que, de acordo com testemunhos contemporâneos, marcariam a forma de governar de um novo rei) são apresentados dois capítulos relacionados com a pesca, ou a liberdade de pescar em rios e no mar.

Relativamente ao mar – sobre o qual pendem queixas menos frequentes do que as relacionadas com os cursos de água –, os procuradores reclamam contra os que arrendaram a D. João I o direito de usar o mar em proveito próprio exclusivo. O princípio de direito invocado, e que dizem ser bem conhecido, é que todos têm liberdade para pescar no mar¹¹. O pedido foi totalmente deferido.

Nas mesmas cortes, e depois de uma larga exposição teórica que fazem remontar à Criação e a que diante voltaremos, os procuradores queixam-se de que os senhores faziam canais e estacas apropriando-se dos “rios cabedais” (isto é, caudalosos e em que todo o ano se podia navegar), prejudicando a sua navegabilidade e utilização, e pedem a D. Duarte que pelo menos um terço da largura desses rios ficasse propriedade devassada e comum a todos. A resposta de D. Duarte é evasiva e parcelar, limitando-se a responder que as estacadas dele já tinham sido destruídas, e prometendo vigiar o comportamento, porventura indevido, dos outros senhores¹².

⁹ Porto, 26 de Set. 1386, TT, *Chan. D. João I*, Liv. 1, fl. 175-175v.

¹⁰ Sintra, 8 de Agosto de 1405, TT, *Chan. D. João I*, Liv. 3, fl. 48v-49.

¹¹ Cap. 113 (SOUZA Armindo de, “As cortes de Leiria-Santarém de 1433”, in *Estudos Medievais*, nº 2, Porto, 1982, pp. 71-224, p. 141): “*Outrossy bem sabe a uossa mercee como o mar he pubrico a todos pera pescarem em ello E como per uosso padre foy defeso a pescaria dos sauees e dos mугens que nom pescassem saluo certos pescadores, arrendando a dicta pescaria a quall cousa era muyto odiosa ao poboo e nom podiam auer pescado ssaluo muy caro E os pobres queixiam por esto o que nom seriam sse tais pescarias nom fossem defesas Seja uossa mercee de as tirardes E mandar que todos pesquem ssem embargo da dicta defesa per ElRey uosso padre posta. Jtem El Rey leuanta a defesa E manda que pesquem os sauees E mugeens como ante husauam.*”

¹² Cap. 136 (*Ibidem*, p. 149): “*Escripto he que todo bem quanto he mais commum tanto mjlor. E porque ueemos que o dirreito diz Ij instituta de rerum deujsione que depois do pecado de adam nom he posisom commum saluante carreira puprica Resios de huniuersidade e çimjterios de egrejas e aar sol uento e auga e mar nom sabemos bem dos príncipes e Senhores acharom tall fundamento de apropriarem a sy taaes cousas cummunis que especialmente segundo sse faz nos Reyos cabedaaes de sse fazerem canaaes que todos atrauessam E asy estacadas entanto que os que som em mais alto de taaes Ryos asaz ham parte do dapno sse per elles auer mais do proueito som obrigados e però alguuns seja posta penas nom sse leuam rrem e çesam por seus temores o fazer Pedindouos de mercee que ponhaaes taaes penas aos que taaes rrios trauesarem que ajam boom escarmiento E nom sejam ousados de ho fazer E assy o proueito poderá a mais abranger E mandees deuassar taaes estacadas e pescarias hu quer que todo o Ryo atrauesarem E fique deuassa os Ryos em o terço segundo sse custuma em alguuns logares que tem dello sentenças.*

Jtem responde o dicto Senhor Rey que ell mandou Já defazer a sua estacada E sse em outros alguuns em esto fezerem o que nom deuem que demandados E ell mandara fazer conprimento de direito.”

Todavia, como recompensa de serviços prestados ou penhor de futuros, mantêm-se as mercês, também neste particular, por vezes associadas à prerrogativa da caça ou recolha de lenha. Assim, por exemplo, D. João II irá conceder a Rui Soares, seu escudeiro, licença para coutar a sua herdade, que incluía a Lagoa de Mira¹³. Desde a lagoa e rio acima, um tiro de besta para lá dos moinhos de Fervença, só ele e seus criados poderiam pescar trutas ou outros peixes ou lançar alguma armadilha para matar pescado, sob pena de quinhentos reis de multa por cada vez que prevariarem e de serem degredados durante um ano para Tânger. O mesmo monarca couta a ribeira de Arronches, de forma a que só os vizinhos possam aí pescar trutas ou outros peixes com armadilhas ou de outra qualquer forma¹⁴.

Como foi dito, permanecem ao longo dos anos os comportamentos lesivos da livre circulação de água e de pescado. Assim, nas Cortes de Coimbra Évora de 1472-73, os procuradores dos povos pedem que o rei mande desfazer o caneiro de Abrantes (no rio Tejo) mantendo-o desfeito por três ou quatro anos ou, pelo menos, que mantenha livre a veia de água¹⁵.

Em 1481 (nas Cortes de Évora-Viana) repetem-se os protestos dos povos. Desta vez por causa dos *acedares* – redes de armação – que os pescadores colocavam em Sesimbra e na Atouguia para praticar a pesca de cerco à sardinha. Deste modo impediam que o peixe entrasse pelos rios até Lisboa e Setúbal, com grave prejuízo de naturais e estrangeiros, e ainda perigo para as embarcações e *maao cheiro e fedor* ocasionados pela morte do peixe nesse tipo de redes. Os povos requerem que o rei suspenda esta prática e mantenha o modo habitual de pesca, pelo menos por três ou quatro anos... mas o rei não defere o pedido, por falta de evidentes provas de dano¹⁶.

Nas mesmas cortes os povos apresentam um capítulo sobre *caneiros de pescarias*¹⁷. A fala dos procuradores traça um negro quadro das consequências destes dispositivos concedidos por mercê régia aos fidalgos em vários rios e ribeiras antigamente navegáveis e por onde os peixes, nomeadamente os sáveis, podiam efectuar o seu ciclo de crescimento e desova. Para proveito de poucos, prejudicava-se o povo e os direitos do próprio rei. Todavia, D. João II não considera suficientes as provas apresentadas, remetendo, primeiro, e no caso do Tejo e Zêzere, para uma solução a cargo de *pesoas de que comfje e sem sospeita*¹⁸ e, depois, para uma solução geral a todo o reino.

*

¹³ TT, *Chan. D. João II*, Liv. 25, fl. 51-52.

¹⁴ NEVES C. M. L. Baeta, *o. c.*, Vol 4, p. 13; Cfr. MENDONÇA Manuela, "Preocupações ecológicas no Portugal medieval", in *Homem, Tempo e Ambiente. A Ericeira em Foco. Actas do III Curso de Verão da Ericeira*, Ericeira, Mar de Letras, 2002, pp. 41-48, p. 44.

¹⁵ TT, *Cortes*, maço 2, nº 14, fl. 57-129, Cap. 199. Vd. SOUSA Armindo de, *o. c.*, Vol. II, p. 433.

¹⁶ VISCONDE DE SANTARÉM, *Alguns documentos para servirem de provas à Parte 2ª das Memórias para a Historia, e Theoria das Cortes Geraes que em Portugal se celebrarão pelos tres Estados do Reino*, Lisboa, 1828, Impressão Regia, pp. 199-200.

¹⁷ *Idem*, pp. 200-202.

¹⁸ Em 1475, perante o assoreamento dos rios, que sucedia também por causas naturais, D. João II tinha transferido a responsabilidade de vigilância dos seus vedores para oficiais das vilas e lugares (Cortes de Évora 1475, TT, *Cortes*, maço 2, nº 14, fl. 129-136, cap. 26).

Depois desta breve passagem por alguma casuística, retomemos uma ideia que deixámos para trás: as restrições à navegabilidade dos cursos de água são prejudiciais ao bem comum.

De facto, os cursos de água eram, para além da óbvia função de fornecer água para beber ou para regar, sustentáculo da pesca. O pescado servia para consumo (fresco, salgado ou fumado) ou como elemento de comércio para outras partes do reino ou fora dele, gerando receitas a particulares e ao erário régio, pois as rendas das pescarias eram um Direito Real.

Mais: os cursos de água – em si mesmos ou em articulação com as vias terrestres – eram meios de transporte, tanto de mercadorias e de pessoas como de notícias ou de decisões de governança. É por isso que os rios figuram entre os Direitos Reais ao lado das estradas. Todas estas razões justificam a veemência dos procuradores nas cortes na afirmação de que os rios (como aliás todos os recursos naturais) são do rei ou da coroa do reino para a sustentação dos povos.

*

Requer a nossa especial atenção a longa exposição teórica apresentada nas cortes de 1433 exactamente a propósito dos canais e estacadas erguidos nos rios “cabedais”, isto é que são caudalosos e todo o ano navegáveis. Citando o Livro II da *Instituta*, dizem que é sabido que quanto mais os bens são comuns, tanto melhor¹⁹; mas acrescentam saber que depois do pecado de Adão ficaram muito poucos bens comuns a todos, salvo caminhos públicos, bens comuns a certos ofícios²⁰, cemitérios, ar, sol, vento, água e mar. Por isso, dizem, desconhecem com que fundamento reis e senhores se apropriaram de tais coisas, especialmente dos rios cabedais, fazendo canais e estacadas e causando grandes danos a outros. D. Duarte ignora o relambório jurídico-teológico, limitando-se a alguns esclarecimentos e a aceder aos pedidos formulados.

Por certo que os procuradores do povo nas cortes 1433 não produziram um discurso igualitário contestatário da autoridade, ou uma proposta de abolição da propriedade privada, embora tal não fosse raro noutras partes da Europa e o raciocínio nos faça lembrar o de John Ball... Todavia, tais palavras não deixam de ser perturbadoras e sinal de dúvidas e debates sobre a origem da propriedade e da autoridade secular²¹, as quais afloram aqui e ali e que, em Portugal, se encontram por estudar.

¹⁹ Percorremos o Livro II dos *Instituta* (“*De rerum diuisione et adquirendo ipsarum dominio*”) mas não encontramos nada que fundamentasse esta afirmação. Vd. VINGLE Jean de, *Corpus Juris Civilis. Institutiones*, Lyon, 1511, fls. LXXIIs. Os procuradores poderiam também ter recorrido às *Partidas* de Afonso X, obra bem conhecida na corte de Avis.

²⁰ O texto fala em “*resios de huniuersidade*”, aludindo aos bens que não sendo públicos, não pertencem a um só, mas de um grupo de pessoas com o mesmo mester. Ver a explicação em AFONSECA Rafael de Lemos de, *Commento portuguez dos quatro livros da Instituta do Emperador Justiniano, ou breve resumo do Direito civil...*, Lisboa, 1656, p. 141.

²¹ Vd. SOUZA José António de Camargo Rodrigues de, “João Duns Escoto, O. Min. (1266-1308): sobre a origem da Propriedade e da Autoridade Secular”, in *Revista Portuguesa de Filosofia*, 64 (2008), pp. 465-481.

Somos de opinião que questões ditas “de mentalidade” deverão ser estudadas tanto em textos literários ou normativos como em testemunhos não intencionais para as matérias em causa. Mais: não é raro que estes últimos testemunhos se revelem de extremo interesse, pois emergem de um pensamento mais articulado com a realidade do que aquele que se praticava em meios “intelectuais”, leigos ou eclesiásticos (apesar do comprometimento desses muitos desses “intelectuais”).

Assim sucede na insistência dos procuradores dos povos sobre a comum propriedade ou o comum usufruto dos recursos naturais: constata-se que a reflexão de teologia político-social estava presente nos procuradores dos concelhos em cortes, que aplicam ao discurso pragmático os conhecimentos colhidos, muitas vezes, nas universidades.

O princípio cristão (aliás judaico-cristão) subjacente é o do destino universal dos bens. De forma simbólica, o *Génesis* narra como no princípio Deus confiou a Terra e os seus recursos à humanidade, para que ela os guardasse, dominasse pelo seu trabalho e beneficiasse dos seus frutos²². Depois... a história é longa. Mas, à semelhança do que *constava* ter sucedido com a “liberdade”, os homens repartiram os bens para uma melhor gestão, segurança ou justiça. E, à semelhança do que fizeram com a liberdade, esse “bem celestial que lhes Deus deu”, as contrapartidas da troca fizeram parte do conjunto das funções do ofício de reinar.

Quanto mencionamos aqui a palavra “liberdade”, estamos a usar um conselho entregue, por D. Antão Martim de Chaves, bispo do Porto, a D. Duarte meses depois da sua subida ao trono (1433), como orientação para o seu ofício²³. Repare-se que o escrito – conselho, carta, tratado de ciência política – é contemporâneo do Cap. 136 das cortes de 1433, atrás referido.

Note-se que o bispo afirma que houve um tempo em que os homens não estavam submetidos a nenhum poder, e somente renunciaram ao bem celestial da liberdade dada por Deus porque o mal e a desordem enchiam a terra, elegendo então reis e príncipes que os governassem em direito e em justiça...

D. Antão Martins de Chaves esclarece a relação entre o pecado original e a necessidade do poder. Mas também poderíamos trazer aqui a longa (e confusa) teorização sobre essa mesma relação inserida no *Livro da Virtuosa Benfeitoria* do infante D. Pedro²⁴.

*

²² Gén, I, 26-29; vd. *Catecismo da Igreja Católica*, Coimbra, Gráfica de Coimbra, 1993, § 2402 e 2403.

²³ Repare-se que o escrito é contemporâneo do Cap. 136 das cortes de 1433, atrás referido. Citando o *Livro dos Provérbios* e o *Regimento de Príncipes* de Gil de Roma, escreve: “[...] *Careçerom senhor os homens da sojeiçom e Jugo do senhorio, e a liberdade que lhe bem celestial que lhes deus deu nunca a rrenunçiarão de sy nem se sujugarão a reis nem a príncipes nem a outros poderjos se non porque cada hũ tomava ousança e licença de mal fazer, e os males pasauão sem pena e os bens sem galardão, o que era em grande e bem euidente dano de toda a natureza humana. E Portanto constrangidos per neçesidade renunçiarom a liberdade, e elegerom reys príncipes e poderios, a fym que o regessem e gouernassem em direito e Justiça e asy comueo a liberdade sojugar se a Justiça e obedecer ao Juizo [...]*”, in D. DUARTE, *Livro dos Conselhos de El-Rei D. Duarte (Livro da Cartuxa)*, Edição Diplomática, Lisboa, Editorial Estampa, 1982, [13.]pp. 82-86, p. 83.

²⁴ Um estudo que está por fazer. Cf. FONSECA João Abel da, “A Virtuosa Benfeitoria e o pensamento político do infante D. Pedro”, in *Biblos*, LXIX, Coimbra, 1993, pp. 227-250.

Considere o leitor o que ficou dito como um largo esclarecimento ao texto objecto desta comunicação. Voltemos ao citado capítulo das cortes de 1451, seguindo o caminho dum “quase inventário comentado”, embora privilegiando os implícitos temas de teoria política.

1. É difícil, quando estudamos elemento água, aplicar a distinção entre o urbano e o rural, tendo em conta a variedade de espaços cultivados ou explorados – logo, regados – pelos habitantes dos lugares, vilas ou cidades, quer na periferia dos mesmos, quer no seu interior. Na Idade Média, como se sabe, as áreas rurais não só se situam, para algumas culturas, no termo das povoações, como em zonas muito próximas ou mesmo incluídas na malha urbana. Por outro lado, se exceptuarmos as águas do largo “mar oceano” ou as de rios ou lagos em zonas despovoadas, toda a água está “humanizada”, ou seja, sujeita ordenamento jurídico, e poderá ser objecto da aplicação de artefactos para a produção de energia ou captura de pescado. Para dessedentar homens ou animais e para cozinhar, para a higiene ou para a rega, para accionar moinhos ou azenhas, como meio de transporte ou para a sustentação dos peixes, a água chama a si a intervenção dos poderes que lhe estão mais próximos, nomeadamente o dos concelhos e de senhores leigos ou eclesiásticos. Os procuradores de Lamego situam o cenário da queixa na *cerca* da cidade;
2. Junto de Lamego existia, pois, um curso de água que começam por designar por *rio* para depois usarem com mais frequência a modesta designação de *ribeira*. O nome que lhe foi atribuído segue a habitual fórmula, tão ligada ao concreto como despicienda, quase anti-nominalista... *a que chamam Barrosa*, tão só porque certamente cruza ou transporta terras argilosas;
3. Nada a dizer acerca da abundância de trutas e bordalos, peixes muito comuns ao norte do Tejo e, por isso, frequentemente referidos na documentação;
4. O elemento perturbador surge quando alguns impedem o livre acesso aos bens adscritos a essa água: peixe e lenha proveniente da vegetação que cresce nas suas margens. A queixa dirige-se aos Cónegos de São João Evangelista. Repare-se que os procuradores lhes chamam *beguinos que estão no mosteiro de Ricião*. Por toda a cristandade existiam grupos de fiéis que viviam em comunidade, embora não sujeitos a regra aprovada. Contudo, poderiam professar a doutrina da Igreja ou, pelo contrário, perfilhar ideias e ligações heterodoxas. Foram estes últimos que acabaram por ser chamados beguinos, uma designação pejorativa, tocando a vadiagem e a heresia. Ora, os que em 1451 viviam no mosteiro de Recião eram os Cónegos Seculares de S. Salvador de Vilar de Frades, conhecidos também por Homens Bons de Vilar, Cónegos Seculares de São João Evangelista, Cónegos Azuis ou Lóios²⁵: Tratava-se de uma família religiosa recente, nascida

²⁵ Vd., por todos, o recente trabalho de PINA Maria Isabel Pessoa Castro, *Os Lóios em Portugal: origens e primórdios da Congregação dos Cónegos Seculares de São João Evangelista*. Dissertação de Doutoramento

do desejo de reforma da igreja, e, em particular, do clero. Os primeiros passos da congregação situam-se pelo ano de 1420, por iniciativa de três sacerdotes de grande peso intelectual, de que destacamos Mestre João Vicente, catedrático de Medicina nos Estudos Gerais de Lisboa. Não importa agora historiar o difícil percurso, marcado por incompreensões, invejas e conflitos que resultam tanto do direito canónico como das graves tensões políticas no reino. De Lisboa, passam ao Porto e daí à diocese de Braga, onde, inicialmente, irão gozar da protecção do arcebispo D. Fernando Guerra. A comunidade regia-se pelos estatutos de S. Jorge da Alga de Veneza, adaptados por Mestre Vicente e confirmados pelo papa em 1431. De facto, os Cónegos de Vilar atraíram a si diversas formas de beguinagem, o que poderá explicar uma referência objectiva, e não pejorativa... De qualquer forma, em 1431, formavam já uma congregação aprovada canonicamente e não de um grupo sem regras definidas para a sua vida em comum ou para as relações com a sociedade;

5. Nos finais de 1435 e começos de 1436 o arcebispo de Braga, de acordo com o respectivo cabido e no final da fase de bom entendimento com os Cónegos, doa-lhes o antigo mosteiro beneditino de Recião. Nessa época já o mosteiro funcionava como um recolhimento de mulheres não sujeitas a regra ou a votos. Seriam, pois, beguinas e, segundo algumas narrativas, com comportamentos pouco recomendáveis;
6. Dizem os procuradores que eles – os beguinos – consideram a ribeira coutada a seu favor. Como vimos, só o rei poderia declarar coutado um determinado bem, funcionando tal declaração como proibição de acesso a outrem que não fosse o privilegiado e, consequentemente, significando a exclusividade deste no acesso a esse bem. De facto, não conhecemos nenhum documento régio que coutasse a ribeira da Barrosa a favor do mosteiro de Recião. Segue-se a explicação para tal atrevimento: a protecção do bispo de Lamego. Natural socorro e favor: Mestre João Vicente, um dos fundadores da congregação, fora nomeado em 1431 bispo de Lamego e, embora transferido em 1444 a diocese de Viseu, continua a governar o seu antigo bispado até 1455. Por outro lado, um mês antes da queixa em cortes, os Cónegos recebem de D. João I a confirmação de todas as graças, privilégios e mercês que lhe tinham sido concedidas pelos reis anteriores²⁶;
7. Os beguinos consideram coutada a ribeira. Por isso, quem se atrever a ir lá pescar (ou apanhar lenha) sofrerá as consequências. A primeira é ser citado pelo bispo e seus vigários para comparecer em tribunal eclesiástico. Temos, assim, leigos sob jurisdição eclesiástica: assunto tão polémico quanto objecto de definição legislativa régia desde os tempos de D. Dinis, sempre reafirmada e esclarecida

em História apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2011. A dissertação foi defendida a 14 Novembro de 2011. Vd. a apresentação da A. em *Medievalista* Nº 12 (Julho-Dezembro 2012).

<http://www2.fcsh.unl.pt/iem/medievalista/MEDIEVALISTA12\pina1210.html>.ISSN1646-740X.

²⁶ TT, *Beira*, Liv. 1, fl. 171v.

em toda a Idade Média portuguesa. Aí, por definição, o *status* laical corresponde à plena jurisdição régia²⁷. As exceções estavam bem definidas e não previam o foro eclesiástico para tais casos, mesmo que a ribeira estivesse legitimamente coutada;

8. Outra consequência para quem se atrevesse a pescar na ribeira da Barrosa são sentenças de excomunhão. Dizem os procuradores que os beguinos as conseguem do bispo pela relação de favor que com ele mantêm. A aplicação da sentença de excomunhão é ainda mais gravosa do que a anterior exigência e a sua contestação pelos povos insere-se numa longa história de conflitos entre o poder régio e a autoridade eclesiástica: as queixas, compromissos e soluções que remontam, documentadamente, a D. Dinis²⁸. Muito brevemente, lembremos que o rei não punha em causa, como é óbvio, o direito que a Igreja tinha de excomungar. O que vai ganhando corpo, sobretudo a partir de D. João I, é dúvida sobre a legitimidade de alguns motivos invocados, ou mesmo a certeza de que alguns comportamentos não poderiam ser penalizados com excomunhão. Por isso, e para citar somente uma das consequências deste conflito, o rei dava cartas aos excomungados para que continuassem a frequentar os ofícios divinos. Partamos do pressuposto de que Cónegos (e bispo) consideravam a ribeira efectivamente coutada e, conseqüentemente, com o exclusivo benefício dos bens daí retirados. Todo o dano feito aos bens ou rendimentos eclesiásticos era tido pela clerezia como diminuição das possibilidades de implementar a caridade e de prestar culto a Deus. É essa a justificação da excomunhão aplicada em muitas ocasiões, mas não aceite pelos juristas ao serviço do rei. Quanto à posição da Igreja, e em particular da diocese de Lamego, bastará lembrar os estatutos do cabido que mesmo bispo D. João Vicente promulga a 7 de Abril de 1441: os procuradores e vedores do cabido deveriam assegurar, sob pena de excomunhão, o bom aproveitamento das respectivas propriedades, e sob a mesma pena deverão coagir os seus arrendatários²⁹;
9. Como é habitual, depois da exposição do caso que motivou a queixa, segue-se o pedido de remédio, direito e mercê para reverter a situação: que, mediante algum castigo, o rei proíba aos beguinos de se comportarem como se a ribeira fosse coutada, antes permitam que todos a usem como sucedia anteriormente e ordene ao bispo e aos vigários que não interfiram com os que lá quiserem ir nem os excomunguem;

²⁷ “*Eeste sam os casos em que os leigos sam da Jurdiçam da Igreja E devem rresponder perante o Juiz da igreja*”, in *Ordenações del-Rei Dom Duarte* - Ed. preparada por Martim de Albuquerque e Eduardo Borges Nunes, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1988, pp. 276-277. VENTURA Margarida Garcez, *Igreja e poder no século XV em Portugal. Dinastia de Avis e Liberdades Eclesiásticas (1385-1450)*, Lisboa, Edições Colibri, 1997, pp. 401 e ss.

²⁸ VENTURA M. G., “As chaves de Deus e da Igreja – um episódio no reinado de D. Duarte”, Sep. das *Actas do Congresso Internacional Comemorativo do IX Centenário da Dedicção da Sé de Braga*, Braga, 1990; *Igreja e poder no século XV...*, pp. 491 e ss.

²⁹ TT, *Sé de Lamego*, cx. 4, m. único de conc., nº 6.

10. D. Afonso V promete que providenciará para que o corregedor da comarca saiba a justificação das excomunhões e, também, com que autoridade está a ribeira coutada. Depois, de acordo com a resposta, "*dará aquelle desembarguo que Razam e direito for*". Não conhecemos o desfecho do conflito.

Para finalizar, insistimos no argumento com que os procuradores fecham o pedido de "*dereito e merçee*" formulado perante D. Afonso V: que os cônegos não impeçam por meio da excomunhão que se vá à ribeira da Barrosa, de tal modo que por causa disso "*leixem de pescar os pexee que Deus em ella dá*". Invoca-se a primacial finalidade comum de todos os bens, não acrescentando qualquer outro desenvolvimento de ordem jurídica. Essa primacial finalidade terá de ser assegurada pelo poder régio. Assim, o rei é chamado a ser o garante da justa fruição, por todos, dos bens da natureza que há muito, no paraíso, Deus criara para a humanidade.

Entre as polissémicas leituras que possamos realizar da exposição dos procuradores de Lamego, ficam aqui, para além da óbvia abordagem económica ou de relações entre vizinhos e comunidades eclesíásticas, a de uma proposta de teologia política aplicada ao intrincado problema da propriedade dos bens.

[A Autora não segue o acordo ortográfico de 1990]

Resumo:

O trabalho que aqui é apresentado parte de um texto carregado de informações e de sugestões, de queixas concretas e de doutrina a montante delas. Um texto que se tornará pretexto para uma mais larga análise. Usamos um capítulo especial apresentado pelos procuradores de Lamego às cortes de Santarém de 1451, no qual se queixam da ilegal proibição de pescar imposta pelo mosteiro de Recião; queixam-se também da protecção concedida pelo bispo a esses *beguinos*, da qual resulta a quebra do foro laical dos vizinhos da cidade e sentenças de excomunhão. Por isso os procuradores pedem ao rei remédio com justiça, para que todos possam pescar os peixes que Deus lhes dá. Pretexto, pois, para acedermos à formulação jurídica dos Direitos Reais e daí chegarmos à operacionalidade do ofício de reinar como garante e distribuidor dos bens universais com vista ao bem comum dos povos.

Palavras-chave:

Rios; pesca; jurisdições; excomunhão; ofício de reinar; senhores; Criação; Adão.

The present paper derives from a text full of information, complaints and doctrinary basis. It works as a pretext for a broader analysis. The document is a special complaint presented by the representatives of the summoned town of Lamego to the royal court meeting in Santarém in 1451. The procurators explained why the prohibition to fish imposed by the monastery of Recião was illegal; also complained to the court about the extended protection

given to the beguines by the bishop, which result the break of neighbours's laical status, even subjecting some them to excommunication sentences. Given the stated facts, the procurators ask the king for a fair and just solution, so that everyone could fish what God give them. The episode is therefore a good pretext to analyse the juridical formula of the Royal Rights and helps to understand the process of enforcing Justice as a king work, placed the king as ultimate responsible for assuring the well being of all his subjects.

Keywords:

Rivers; fish; jurisdictions; excommunication; king; lords; Creation; Adam.

RELATÓRIO FINAL

João Abel da Fonseca

Um breve deambular pelas páginas das *Memórias* da Academia de Marinha, desde o seu embrião, primeiro como Grupo de Estudos de História Marítima, e depois como Centro de Estudos de Marinha, permitiu-nos encontrar outras ocasiões em que o tema deste XII Simpósio também foi tratado.

A primeira vez ocorreu numa sessão do dia 16 de Junho de 1971, em que o académico Hernâni Cidade dissertou sobre “O mar na formação e robustecimento, na defesa e ilustração de Portugal”. Com outras três de permeio, sublinhamos a comunicação do académico Nuno Valdez dos Santos, intitulada “Setecentos anos de Estudos Navais em Portugal”, apresentada a 21 de Fevereiro de 1982. No dia em que o Auditório em que nos encontramos foi inaugurado, a 26 de Junho de 1986, o académico Jorge Borges de Macedo, na sua conferência sobre “O Porto de Lisboa na História de Portugal” recuou até à perda da cidade, em 1110, pelos leoneses, e a sua reconquista, em 1147, não esquecendo a criação do Cais da Oura, no reinado de D. Dinis.

Sete outras comunicações abordaram assuntos afins aos que aqui nos reuniram nestes dois dias de trabalhos, no subsequente período de dez anos de vida académica. A 9 de Maio de 2006, comemorou-se “A convenção marítima anexa ao Tratado de Windsor, de 9 de Maio de 1386. Antecedentes e consequências”, e a 12 de Maio de 2009, apresentámos uma outra, sobre o tema “O Mar Português antes dos Descobrimentos. Do Foral à Crónica, da Hagiografia às Cantigas de Amigo e de escárnio e maldizer” – meras coincidências!

Dois volumes da *História da Marinha Portuguesa*, respectivamente de 1997 e 1998, *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar, 1139-1499*, coordenado pelo académico Fernando Gomes Pedrosa, e *Homens, Doutrinas e Organização, 1139-1414*, coordenado pelo académico Humberto Baquero Moreno, completam a produção científica na matéria em assunto. Foi com grato prazer que tivemos entre nós, como comunicante deste Simpósio, uma das autoras do supracitado segundo volume, a Senhora Prof^a Doutora Paula Maria de Carvalho Pinto Costa.

Podemos, deste modo, considerar que as 15 comunicações e os dois volumes atestam uma atenção não descurada, a que acrescem a atribuição de dois Prémios *Almirante Sarmento Rodrigues* a obras que versam matérias relacionadas, tais são o caso de *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa, 1139-1521*, da autoria do académico Armando Saturnino Monteiro, e *Porto – a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*, do académico Amândio Morais Barros, também ele comunicante neste Simpósio, e que vivamente saudamos.

Frédéric Mauro quando, no início da década de 90 do século passado, veio a Portugal receber o grau de doutor *honoris causa* pela Universidade de Lisboa, fez questão de

dar uma aula aos alunos do primeiro mestrado em História dos Descobrimentos e da Expansão Portuguesa da Faculdade de Letras. Ouvimos-lhe, então, expressar a ideia de que os historiadores deveriam visitar os temas da sua própria investigação – novas análises e, especialmente, a elaboração de sínteses, representavam para o eminente académico o serviço que se esperava de todos e, mormente, dos mestres consagrados. Temos para nós que tivemos a oportunidade, neste Simpósio, de atender ao desiderato daquele professor francês.

Referiu, judiciosamente, o nosso Presidente, nas suas palavras iniciais, que a Geografia, em termos de espaço, bem como a população, representam, quiçá, o traço mais perene que une o período em estudo e os nossos dias, para logo de seguida o Presidente da Classe de História Marítima acrescentar que não têm os Simpósios que assumir a pretensão de proclamarem respostas definitivas sobre os temas abordados, porque isso contraria a própria natureza da História, como ciência.

E que melhor síntese poderíamos ter desejado que a que nos foi proposta, na sua Conferência de Abertura, pelo académico Luís Adão da Fonseca, ao dilucidar o porquê da geração do Infante D. Henrique, centrando a resposta possível à volta das raízes da decisão, em duas linhas de orientação, com a evocação dos pressupostos explicitados por Henri Pirenne? Condicionantes em que as circunstâncias vão ditar essa decisão sobre o futuro de Portugal, que o orador atribuiu a D. Dinis, numa perspectiva de espaço que, ultrapassando a fronteira terrestre consignada em Alcanises, se alargou a um outro bem mais vasto, no mar, qual fronteira estratégica de segurança, garante da soberania e que, em articulação com o Mediterrâneo e o Atlântico, encontrou novos limites – o meridional no estreito de Gibraltar, e o setentrional no canal da Mancha. E tudo isto até à sua real consciência, já no reinado de D. Fernando, que levou este monarca à celebração do Tratado de Westminster, em 1373, no seguimento do de Tagilde, do ano anterior. D. João I, entre a Primavera de 1384 e a de 1386, conduziu uma intensa actividade diplomática que terminaria com a assinatura do Tratado de Windsor, e a sua Convenção Marítima anexa, a 9 de Maio daquele último ano. Este tratado foi o garante da construção de uma centralidade desenhada de forma a consubstanciar, na retaguarda, a salvaguarda da independência do reino face à constante ameaça castelhana. Veio depois o tempo do Infante D. Henrique e a vontade de ir a Ceuta, em busca de um equilíbrio que o “muro com Castela” recomendava, no dizer de Zurara. Não cabe aqui relembrar todos os outros considerandos aduzidos, que poderão ser encontrados nas *Actas* do Simpósio.

A parte da manhã do primeiro dia foi dedicada ao 1º Subtema: Navios e Arte de Navegar. O académico António Costa Canas trouxe-nos uma análise minuciosa, tendo como fonte a *Crónica de D. Fernando*, de Fernão Lopes, e através dela a percepção das linhas de força do papel da Marinha durante o reinado d’ *O Formoso*, que promoveu o seu desenvolvimento, mediante variadas medidas de fomento, com a concessão de privilégios catalisadores do incremento do comércio marítimo. Disso foram exemplo, a par da criação da Companhia das Naus, decalcada do modelo genovês, a legislação que sistematizava a classificação dos diferentes tipos de navios, bem como a compilação das informações sobre a Arte de navegar. Se bem que se tivesse conseguido atingir uma

boa frota, foi ela sucessivamente desgastada em confrontos navais que se desenrolaram durante três períodos de guerra, mormente, durante o último, com os malogrados episódios da batalha de Saltes e do ataque naval no Tejo, frente a Lisboa.

“A actividade marítima portuguesa nos séculos XII a XIV” foi o tema da comunicação apresentada pelo académico José António Rodrigues Pereira, em que, numa síntese das mais significativas efemérides, evidenciou a importância da Marinha desde a fundação da nacionalidade, apontando como balizas cronológicas um primeiro momento, em 1128, quando os navios de duas irmãs desavindas – a condessa D. Teresa e a rainha D. Urraca – se envolveram numa escaramuça naval, e um último, durante a conhecida crise de 1383-1385, fértil em acontecimentos navais. Referiu-se também aos tratados em que a componente naval ocorreu associada às negociações, designadamente os de 1353, 1372-73 e 1386. Os eventos elencados, com recurso às informações constantes nas crónicas, contidas nos forais e na legislação avulsa, vieram corroborar a necessidade em se elaborar um levantamento organizado de todos os sucessos para depois se poder contextualizar, tendo em conta como as acções se enquadraram nas realidades das diferentes épocas.

O 2º Subtema: Marinha de Guerra, ocupou os trabalhos da tarde do primeiro dia. O Prof. Doutor José Varandas, na sua conferência, veio acrescentar à evidência das considerações analisadas nas comunicações anteriores a necessidade de se proceder ao apuramento do significado dos conceitos de transição e de ruptura, incorporados no título da sua, perseguindo-os na evolução dos acontecimentos históricos analisados. Nesta conformidade, tacteou as continuidades e as rupturas na evolução da herança dos vários sistemas, do mundo romano até ao medieval, caracterizando os sucessivos períodos. Como que ligando pontas, foi respondendo a um alargado leque de questões, fundamentais à compreensão do processo evolutivo das novas aptidões alcançadas por técnicas, cada vez mais sofisticadas, que se foram desenvolvendo. Como transportar? Com que tipo de navios? Com que processos de navegação? Com quais rotas? Com que procedimentos na defesa das costas, e em que condições? Substancialmente, referiu-se ainda às plataformas que apoiaram a rotina do aprovisionamento e às estruturas militares urbanas que foram “exportadas” da experiência mediterrânica e depois adaptadas à nova realidade do mundo atlântico. Entre os vários tópicos sugeridos, identificou o processo da Reconquista, o oceano gelado, entre o real e o imaginário, o espaço facilitador de lucro, a transferência de culturas, as ilhas Afortunadas e o Atlântico perigoso. Neste espaço construtor de novas formas de poder, apontou os estímulos patrocinados pela própria Reconquista, bem como o movimento das Cruzadas, uma nova economia europeia dependente do sistema de transporte em larga escala e os novos processos de acondicionamento das cargas embarcadas. Em suma, um novo domínio naval, apoiado na construção de fortalezas costeiras e em navios mais pequenos, mais velozes e com um novo tipo de armamento.

A experiência dos Hospitalários no espaço marítimo mediterrânico, entre os séculos XII e XVI, foi o tema escolhido pela Profª Doutora Paula Pinto Costa. A falta de informação já estruturada levou a oradora a propor uma teia de cumplicidades entre os cavaleiros da ordem e o poder real, nos diferentes espaços da sua acção, entre a guerra e

o dinamismo comercial, num Mediterrâneo em que a navegação de piratas e corsários era fértil.

A prematura instalação em Portugal, qual almejada Nova Palestina, a permanência em Rodes, a transferência para Malta e os Albergues das Línguas, foram assuntos tratados. Referiu-se ainda à construção naval patrocinada pelo Priorado, às diferentes localizações onde foram edificados os mosteiros no território nacional, bem como à participação de cavaleiros portugueses em assinaláveis acontecimentos, de que alguns foram protagonistas distinguidos, dando vida a uma exposição esclarecedora de muitos pontos pouco conhecidos e pouco estudados que tem vindo a aprofundar nos trabalhos, fruto da sua investigação.

“A Revolução Naval do século XII e o Nascimento da Marinha de Guerra Portuguesa”. Tema polémico, este que nos trouxe o académico Hernâni Amaral Xavier, que defendeu a sua teoria, nomeadamente, a da ascendência dos barcos tradicionais portugueses, apontando a inviabilidade de os considerarmos a par das embarcações mesopotâmicas e fenícias. O barco rabelo, por exemplo, foi comparado com o barco dos Celtas, numa viagem de revisitação da construção naval antiga e herdada, na qual foram analisadas partes específicas, como o casco, as cavernas, a tábuia de costado, a estameira, o verdugo, a vela, o cágado e o esporão, numa exposição convicta da pertinência das considerações aduzidas.

À cor das imagens juntou citações de Estrabão e de Júlio César, nas suas obras, a par de outras de Fr. Francisco de S. Luís e do *Código Visigótico*, trazidas à colação para sustentar hipóteses e construir a tese. Até ao desejado *quod eram demonstrandum*, serviu-se também da *Crónica da Conquista de Lisboa*, do *Foral da Vila de Pombal* e da *Monarquia Lusitana*, para ilustrar os sucessivos considerandos que antecederam a sua conclusão.

A terminar os trabalhos do primeiro dia, escutámos o Prof. Doutor Alexandre da Costa Luís que dissertou a propósito da contratação, por D. Dinis, de Manuel Pessanha. Em breves apontamentos, o palestrante referiu-se à criação da Universidade, às Festas do Espírito Santo, à fixação linguística, ao Tratado de Alcanises e às Trovas das barcas novas.

De seguida, analisou o teor do contrato com o conhecido genovês que ocupou o cargo de almirante, para depois contextualizar o que considerou ser um possível desiderato do monarca – fazer do mar o eixo central da sua política. Recuou a Navas de Tolosa, à Conquista de Sevilha, à consolidação do reino do Algarve e ao Acordo de Sória, para prosseguir com considerações sobre a bula da criação da Ordem de Cristo e, já no reinado de D. Afonso IV, o importantíssimo significado da bula *Gaudemus et exultamus*, de Bento XII.

O debate subsequente permitiu dilucidar alguns aspectos que viram nascer luz, depois de uma discussão viva e muito participada.

O segundo dia dos trabalhos do Simpósio foi dedicado ao 3º Subtema: Portos e Redes Comerciais. O académico Amândio Barros trouxe-nos uma comunicação que intitulou “Os portos, espaços de inovação na passagem dos tempos medievais aos tempos modernos”. Após umas breves considerações sobre o significado que Jaime Cortesão propusera para uma «economia marítima de base agrícola», o orador levantou algumas

questões que se propôs dilucidar. O que é um porto e o que representa num conjunto de relações nacionais e internacionais? Qual o projecto associado à realidade dos diferentes tipos de portos: de pesca, de cabotagem, charneira, de comércio de longa distância, ...? Quais os principais agentes da vida portuária? Em que medida a actividade portuária interfere com o espaço envolvente e/ou vice-versa, como no caso das salinas? Como se relaciona o espaço do porto com o *hinterland*? Quais as características dos transportes, as suas tipologias e o movimento de navios? Frotas necessárias e frotas suficientes: quais as diferentes formas de propriedade? Quais as relações de um porto com os outros portos? Como se efectuam a divisão e a distribuição dos trabalhos marítimos?

Ao longo das sucessivas respostas foram abordados assuntos relacionados com a relação centro-periferia, as associações de mercadores, os capitais investidos e o estatuto social dos diferentes agentes, as indústrias de suporte e de transformação, as relações com os poderes local e central, o papel monopolista do Estado em rotas específicas, as instalações anexas aos portos e as inovações, a vida social nos portos, o contrabando dos estrangeiros «de dentro» e os «de fora», os bloqueios à navegação e as bandeiras de conveniência, as alfândegas e o aparecimento da chamada aristocracia portuária, entendida como um conjunto de nobres que se passou a dedicar ao comércio marítimo, tal foi o caso de D. João Gordo. A concluir, o orador veio a considerar que o Mundo Atlântico, no período que analisou, cresceu muito, ajudado pela dinâmica dos seus portos e, essencialmente, pela mão do investimento privado no negócio marítimo.

Seguiu-se uma comunicação apresentada pela Prof^a Doutora Maria Cristina Pimenta – “Portos e redes comerciais: algumas notas sobre a Ordem de Santiago na Idade Média”. Depois de se referir ao enquadramento espacial dos territórios da Ordem em Portugal, apontou os diferentes modelos operativos da relação com as outras ordens, bem como a influência exercida nas áreas dos portos e na sua interacção com as redes. Baseada nas informações contidas nas fontes tardo-medievais, evidenciou as mais-valias do património espatário no contexto das actividades marítimas.

Desde o reinado de D. Afonso Henriques, em que a Ordem sempre esteve na linha da frente na luta contra o Islão, aludiu à doação da vila de Arruda, em 1172, e ao comprometido avanço para o Tejo de que resultou a opção pelo vale do Sado e a conquista de Palmela que, em 1185, foi doada aos Cavaleiros de Santiago, e de Alcácer do Sal, doada no ano seguinte. Entre 1195, data do desaire de Alarcos, e 1212, com o sucesso de Navas de Tolosa, a Ordem manteve um papel crucial na acção desenvolvida durante as lutas da Reconquista e, em 1217, Alcácer sofreu um cerco de quatro meses. Os anos de 1248 e 1249, correspondentes às conquistas de Sevilha e Faro, permitiram repensar o conceito de fronteira, a abertura do Estreito de Gibraltar, um outro entendimento sobre a política marroquina e novos espaços de convivência a que não foram estranhos os territórios do extenso património sob administração monástica, a par de vilas e castelos, acolhidos aos direitos de padroado.

Para além de uma crescente implantação senhorial, a Ordem sofria em Portugal o constrangimento relacionado com o facto da sede se encontrar no reino vizinho, com um grão-mestre castelhano, impondo-se consagrar uma autonomização só atingida no

reinado de D. Dinis. Se bem que não se possa estabelecer uma relação directa entre os espaços entregues à Ordem e os recursos da sua localização, sublinhou a conferencista, isso não impediu que houvesse as necessárias rentabilizações e o seu aproveitamento, nomeadamente no caso em apreço, com a detenção da maior extensão de áreas costeiras. Aljezur, Aljustrel, Tavira, Alvor, Cacela, Castro Marim, Mértola, Palmela, Sesimbra e Setúbal foram apontados como pólos dinamizadores de actividades que potenciaram um importante comércio fluvial e marítimo.

Foi ainda elencado um extenso rol de actividades a que não foi estranha, já no reinado de D. Fernando, a concessão de amplos privilégios à Milícia, nomeadamente no caso de Mértola, em 1367, bem como, em 11 de Março de 1373, a outorga à Ordem de Santiago da jurisdição *mero e misto imperio* de Palmela, Setúbal, Alcácer e Sesimbra. Em 1381, é concedida autorização para que o Mestre Fernando Afonso de Albuquerque nomeie os procuradores dos lugares e vilas da Ordem, confirmando a correição e jurisdição do cível e do crime nas terras desta, privilégio reafirmado em 1383. Não deixou de ser mencionada, ainda, a presença do referido Mestre como membro da embaixada que em Inglaterra negociaria um novo tratado, o que só viria a acontecer já no reinado de D. João I, em Windsor, a 9 de Maio de 1386.

Foram, também, abordados assuntos relacionados com os Fundos da Ordem, a administração das comendas, as verdadeiras “dinastias” de senhores com dignidades nas mesmas, tal foram os casos dos Mascarenhas, em Mértola, e dos filhos de Mem Rodrigues de Vasconcelos, em Aljezur e Sesimbra. Oficiais régios, pertencentes à Ordem, com cargos de administração portuária, como os escrivães da Figueira da Foz, e muitos outros relacionados com o controlo do comércio das pescas e das salinas, nomeadamente na cobrança dos dízimos.

O Prof. Doutor Joel Ferreira Mata trouxe-nos uma abordagem sobre os “Mercadores e Marinheiros residentes em Portugal (sécs. XIV e XV)”, fruto da sua investigação em várias fontes, designadamente, nos Livros da Chancelaria. O orador referiu o facto de Portugal ser um bom comprador de produtos europeus, o que justificou o estabelecimento de mercadores estrangeiros nas mais importantes cidades, especialmente nas que dispunham de um porto. Esse movimento marítimo veio ainda a justificar a permanência de marinheiros estrangeiros, uma vez que alguns desses portos nacionais se constituíram como escala obrigatória nas rotas comerciais que uniam o Mediterrâneo ao Atlântico.

Para além de uma colónia italiana significativa, em que se destacavam os genoveses e os florentinos, embora também se pudessem identificar milaneses e lombardos, havia catalães, castelhanos, franceses e ingleses num número apreciável face ao todo dos estrangeiros residentes. O orador falou sobre as virtudes e os defeitos desta população e a sua forma de relacionamento com os nacionais, nomeadamente o espírito de confiança, os contratos de arrendamento que celebraram, especialmente, para moradia dos próprios e seus familiares, com a indicação dos valores e as localizações na malha urbana, as Cartas de privilégio concedidas às diferentes colónias ou a simples suplicantes, as próprias naturalizações atribuídas, o número de cidadãos que pôde identificar em cidades e vilas como Lisboa, Porto, Santarém, Évora, Coimbra, Aveiro, Guimarães, e Almada.

Quanto ao exercício das variadas profissões referiu-se ainda aos que estavam ligados à construção naval e, face aos negócios a que estavam ligados, os ganhos e perdas associados ao risco dos investimentos, salientando ainda a insolvência de algumas sociedades, bem como aos benefícios régios em matéria de isenções e doações, não esquecendo algumas punições resultantes de desserviço à coroa que implicavam a total perda dos bens. Uma outra forma de identificar os estrangeiros foi conseguida através da consulta de documentação relacionada com os pedidos de legitimação de filhos de pais solteiros ou havidos em relações extra-conjugais.

A importância dos portos na formação de Portugal foi o tema da comunicação apresentada pelo académico José Luís Pereira Gonçalves. Numa síntese informal, como a considerou, abordou o tema em três tópicos, sendo que fez recuar os considerandos ao período proto-romano para os prolongar até ao século XIV, passando a enunciá-los: a definição do conceito de porto; o papel dos portos como uma ferramenta hábil até ao final da Reconquista, com D. Afonso III, e o desempenho destes na reorganização territorial.

Passou, de seguida, a dilucidar seis ideias mestras com que elaborou o seu trabalho, em que se referiu à presença dos fenícios, dos cartagineses, dos romanos, dos suevos e visigodos, dos árabes e berberes, tendo em consideração «formas litorais com mais abrigos», que desapareceram ao longo dos séculos, e à volta das quais se estabeleceram povoados baseados em economias agro-marítimas, identificáveis, desde o Neolítico médio.

A significativa continuidade dos portos, litorais e interiores, muito contribuiu, no seu entender, como alavanca da Reconquista cristã, promovendo a criação de um sistema defensivo, de que é exemplo o do Mondego, contemplando comunidades em torno de Coimbra, a que foram concedidos forais, logo a partir da fundação da nacionalidade. Os exemplos sucedem-se com os casos de Lisboa, Almada, Santarém, Palmela, Setúbal e Alcácer do Sal, numa articulação com outros povoados das margens do Tejo e do Sado.

Já no reinado de D. Dinis, após a fronteira definida, o incremento das medidas relacionadas com a organização de uma marinha, criando o almirantado, uma frota, tercenas, pólos de construção naval e melhorias nos portos, com a construção de bons cais, que permitiria uma melhor vigilância da costa e um frutuoso comércio marítimo, facilitado pela logística de meios humanos e materiais.

O académico Pedro Gomes Barbosa, apresentou, de seguida, a sua comunicação, intitulada “Portos charneira e portos redistribuidores”, dedicada, essencialmente, à análise do sistema dos portos da costa atlântica portuguesa, durante a Primeira Dinastia. Começou por frisar que, muito embora relacionados com o tema, não analisaria alguns aspectos, tais como: os produtos importados e exportados pelo reino; os portos de origem e destino, em ambos os casos; quais os agentes, nacionais ou estrangeiros que intervinham no processo e como se relacionavam com os poderes central e local; a origem e o modo como os navios eram fretados e as comunidades portuguesas radicadas junto a portos, em reinos ou cidades estrangeiras, reconhecidamente ligadas ao comércio marítimo.

Uma primeira ideia a registar tem a ver com o facto de que, embora extensa, a costa da fachada atlântica não dispunha de bons ancoradouros, ou seja, suficientemente

profundos para receberem grandes navios, que justificasse uma actividade quase exclusiva do porto, sob o ponto de vista de apoio ao comércio marítimo, razão pela qual, mesmo as povoadas marítimas mais importantes, também se dedicavam, às actividades piscícolas, bem como à salinicultura. Na verdade, muitas das póvoas piscatórias viriam a evoluir para porto comercial, havendo, neste contexto, portos de natureza mista.

O orador sublinhou que, contudo, esta evidência não serve para classificar bem a actividade desenvolvida por um determinado porto comercial, permitindo um outro critério, uma melhor compreensão do que significa o seu papel específico, nascendo, assim, os conceitos de “porto-charneira” e “porto-redistribuidor”, que passou a definir.

O porto charneira atrai embarcações de maior calado e as mercadorias a ele chegadas eram, posteriormente, reencaminhadas para outros destinos seguindo a via da cabotagem, tornando-se a placa giratória do grande comércio da economia marítima. Os destinatários eram os portos redistribuidores, que se encarregavam de encaminhar as mercadorias pela região que serviam, a par de receberem, as matérias-primas ou os produtos manufacturados dessas regiões, proporcionando as trocas comerciais nos principais portos nacionais, para onde eram enviadas.

Acresce que junto dos portos charneira teriam de existir estruturas suficientemente grandes para nelas se poderem armazenar as mercadorias que aguardavam viagem para os portos redistribuidores, ou, oriundas destes, ali tinham que permanecer até serem negociadas e, depois, seguirem viagem com destino ao mercado externo. Igualmente se justificava, nestes portos, a existência de estruturas relacionadas com a reparação e construção naval, uma vez que muitos dos navios que os visitavam, provenientes ou com destino a paragens mais longínquas careciam de apoio nestas duas áreas. Era nestes portos que se fixavam os mercadores estrangeiros ou os seus representantes.

A comunicação prosseguiu com a exemplificação das situações atrás referidas para os principais portos nacionais, havendo ainda referência a outros assuntos, nomeadamente: os incentivos concedidos ao comércio marítimo; o tipo mais frequente de navios; a moeda utilizada nas transacções; a nobilitação de alguns alcaides do mar, representando uma elevação no estatuto social e as fortificações que protegiam os ancoradouros.

“«Ar, Sol, Água e Mar»: reflexões sobre o uso de alguns bens no final da Idade Média” foi o título dado à sua comunicação pela académica Margarida Garcez Ventura. Classificou, desde logo, o seu trabalho, no domínio das «mentalidades políticas», sendo que foi baseado na análise de um capítulo especial, apresentado pelos procuradores de Lamego, às cortes de Santarém, queixando-se da proibição, por eles considerada ilegal, de se poder pescar no rio *barrossa em que ha muytas truytas e bordallos, imposta pelos beguinos que estam no moesteiro de Reçiam jumto com ho dito Ryo*, que o querem coutar. Mais se queixam da protecção concedida pelo bispo a esses *beguinos*, da qual resulta a quebra do foro laical dos vizinhos da cidade e sentenças de excomunhão, pelo que os procuradores pedem ao rei remédio com justiça, para que todos possam pescar os peixes que Deus lhes dá.

A oradora viu, pela leitura polissémica do texto, a oportunidade de elaborar considerações múltiplas, nomeadamente, a de aceder à formulação jurídica dos Direitos Reais

com vista a uma melhor compreensão da operacionalidade do ofício de reinar, como garante e distribuidor dos bens universais com vista ao bem comum. O estudo permite acompanhar, a par das queixas concretas, a doutrina a montante delas, ilustrando com exemplos o significado do “ofício de reinar”, quando o monarca assume o poder de dar e retirar, de recompensar e de castigar, relacionando este exercício com mercês ou proibições.

O Relatório Final, de que fomos incumbidos pela Comissão Científica, foi apresentado logo a seguir à última comunicação e todos tínhamos acabado de ouvir a académica Margarida Garcez, pelo que não se justificou que nos tivéssemos alongado em mais pormenores sobre a sua tão rica e erudita palestra.

Permitam-nos que, ao terminar esta espinhosa missão, que honrosamente aceitámos, e esperamos não ter defraudado no seu cumprimento, dê agora o mote para a Conferência de Encerramento, a cargo da Senhora Professora Doutora Maria Helena da Cruz Coelho, que vivamente saudamos, com um breve momento de Poesia.

D. Dinis

Na noite escreve um seu Cantar de Amigo
O plantador de naus a haver,
E ouve um silêncio múrmuro consigo:
É o rumor dos pinhais que, como um trigo
De Império, ondulam sem se poder ver.

Arroio, esse cantar, jovem e puro,
Busca o oceano por achar;
E a fala dos pinhais, marulho obscuro,
É o som presente desse mar futuro,
É a voz da terra ansiando pelo mar.

Fernando Pessoa, *Mensagem*

Conferência de encerramento

PORTUGAL – UM REINO “PLANTADOR DE NAUS”*

Maria Helena da Cruz Coelho

Sumário

Partindo das valências geográficas de Portugal, este estudo salienta o papel do mar na construção do reino de Portugal. Sustenta-se que a expansão em terra foi, em vários casos, conseguida com um apoio marítimo e que também no mar houve fossados e por mar ocorreram diversas ofensivas militares. Equaciona-se a problemática do equipamento naval com fins militares levado a cabo pelos monarcas portugueses e acompanha-se o povoamento da orla atlântica do território. Desenvolve-se, enfim, a ampla política marítima de D. Dinis, desde a consolidação da armada real ao incremento económico da pesca e da salinicultura e mesmo ao fomento do comércio por mar, que projecta este monarca como “um plantador de naus a haver”, na *Mensagem* de Fernando Pessoa.

Palavras-chave

Mar; Marinha; Povoamento e Economia; Política régia; D. Dinis.

Pessoa assim representa o rei D. Dinis:

Na noite escreve um seu Cantar de Amigo
O plantador de naus a haver,
E ouve um silêncio murmuro consigo:
É o rumor dos pinhais que, como um trigo
De Império, ondulam sem se poder ver.

Arroio, esse cantar, jovem e puro,
Busca o oceano por achar;
E a fala dos pinhais, marulho obscuro,
É o som presente desse mar futuro,
É a voz da terra ansiando pelo mar¹.

¹* Este estudo foi também publicado na *Revista Portuguesa de História*, 43, 2012, pp. 71-89.
Fernando Pessoa, *Mensagem*, 7ª ed., Edições Ática, 1963, p. 31.

As quinas desfraldaram-se nas bandeiras dos exércitos que foram conquistando o território aos muçulmanos. Os castelos ergueram-se para defender esse território dos mouros e dos vizinhos peninsulares. Os homens povoaram cidades e vilas e cultivaram os campos.

Portugal cumpria-se em terra. D. Dinis herdava um reino unido do Minho ao Algarve. Para ele buscou a sua plena identificação e consolidação dos limites fronteiriços. E rasgou-lhe decididamente os horizontes do mar².

Mas, antes de chegarmos a este marco, retrocedamos.

O quadrilátero que forma o reino de Portugal dispõe, quase mimeticamente, de duas fachadas opostas, horizontal e longitudinalmente. A norte e oriente delimitam-no a terra, de montanhas, rios e planícies. A oeste e a sul o seu recorte desenha-se pelo mar de costas mais abruptas ou de enseadas e estuários mais amenos.

O mar teve, pois, de ser uma presença constante no devir deste território que se veio a configurar num espaço, numa população, num poder. Por mar e por terra chegaram muitos homens e mulheres que foram moldando o território e que foram constituindo o magma de um povo.

O mar foi porta de entrada de povos, de civilizações, de culturas. O mar foi perigo de inimigos que entraram pelos rios e pela terra para atacar povoados e saquear bens. O mar foi palco de batalhas e de ataques de piratas e corsários.

Mas o mar foi também promessa de ganhos. Era caminho fácil e rápido entre portos marítimos de costas acessíveis. Era estrada que rasgava horizontes largos de comércio. Era chão arável que se oferecia em frutos de mar e espreguiçando-se em terra se transmutava em riqueza de cristais de sal.

Jaime Cortesão, o defensor, desde os séculos da formação de Portugal, de um género de vida nacional assente no comércio marítimo com base na agricultura³, acentua desde logo factores geográficos nessa individualização. E afirma: “*os dois caracteres da geografia portuguesa, que mais prepararam a sua diferenciação política na Península, são aquilo a que chamamos o contacto cruciforme entre os seus diversos elementos geográficos e a convergência atlântica dos seus caracteres*”⁴.

Explanando os conceitos precisa que o *contacto cruciforme* se realiza pela união de uma série de elementos, seja de oeste para leste a relação entre o mar e a planície ou entre a planície e a montanha, seja no sentido norte-sul entre o aquém Tejo de forte altimetria, abundante pluviosidade e irrigação, e o além Tejo de planícies e pleniplanícies.

Por sua vez na *convergência atlântica* destaca, entre outras características, o grande número de portos portugueses que viabilizava o comércio e navegação entre o sul e norte

² A bibliografia sobre D. Dinis é abundante pelo que remetemos apenas para a biografia mais recente deste rei e para as obras nela citadas, que apoiam as facetas da sua vida e governo, bem como o enquadramento peninsular da época, da autoria de José Augusto de Sotto Mayor Pizarro, *D. Dinis*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2005.

³ Jaime Cortesão, *Os factores democráticos na formação de Portugal*, Lisboa, Livros Horizonte, 1974, pp. 58-59.

⁴ Idem, *ibidem*, p. 20.

da Europa e a longa e recortada fronteira atlântica de Portugal, articulada com uma rede fluvial e terrestre, que facilitava o contacto de muitos e variados terrenos com o oceano.

Mas para reforçar a sua tese da vocação marítima de Portugal, depois do território convoca os homens⁵. E na proto-história portuguesa releva a fixação litorânea dos Túrdu-los e Cónios, o papel dos romanos com a sua política de acessibilidades por vias terrestres que cruzavam a Península e o desenvolvimento de uma actividade de pesca e extracção de sal e de uma indústria de peixe salgado e de conserva, para chegar por fim ao protagonismo de muçulmanos e normandos.

A civilização muçulmana assentava na navegação e comércio e era grande o seu saber náutico e de outras ciências como a astrologia, deixando marcas no urbanismo e na vocação mercantil das terras meridionais⁶.

Por sua vez os normandos, que desde a primeira metade do século IX começaram a assolar as costas da Península, se por um lado foram lançando o pânico e a destruição de homens e terras, deixaram também rasto de relações comerciais com as populações costeiras e mesmo influências na civilização marítima ocidental⁷.

1. A longa permanência dos muçulmanos na Península e o relacionamento mais conflituoso ou pacífico que com eles se estabeleceu durante cinco séculos merece um especial destaque. Depois da ocupação da Península pelos muçulmanos nos inícios do século VIII o mar atlântico peninsular foi uma extensão do lago mediterrâneo muçulmano. Por terra e por mar os muçulmanos, sobretudo provenientes das costas do Norte de África, avançaram em direcção à Península Ibérica e os povoados costeiros com bons portos marítimos foram pontos estratégicos da sua fixação.

Assim, o avanço dos hispano-godos cristãos, nesse movimento, conhecido por reconquista, de ir retomando os territórios que outrora lhe haviam pertencido e que estavam sob o domínio dos muçulmanos, teve de ir prosseguindo em terra, mas olhando os mares.

Num diálogo permanente entre a terra e o mar se foi justamente desenhando, primeiro o condado portugalense e depois o reino de Portugal.

À nossa mente logo ocorre, como ponto alto desse apoio vindo por mar para conquistar a terra, a tomada da poderosa cidade de Lisboa. Afonso Henriques tentara conquistar Lisboa em 1140 mas não o lograra. Apela então a forças exteriores para o ajudarem. O espírito de cruzada pregado ardentemente por São Bernardo de Claraval e sustentado pelo papado, vinha ao seu encontro. Em 1145 o papa Eugénio III proclama

⁵ Idem, *ibidem*, p. 32-57.

⁶ Idem, *ibidem*, p. 56.

⁷ Idem, *ibidem*, p. 55. Jaime Cortesão, *Os Descobrimentos Portugueses*, vol. I, Lisboa, Arcádia, s. d., pp. 129-169, insiste e desenvolve largamente este contexto geográfico e civilizacional marítimo de Portugal. Também a obra de José António Rodrigues Pereira, *Marinha Portuguesa. Nove Séculos de História*, Lisboa, Comissão Cultural da Marinha, 2010, pp. 11-25, abre com a apresentação da geografia marítima de Portugal e dos povos que por mar chegaram ao território.

a segunda cruzada. Em Maio de 1147 partem os cruzados para o Oriente e, ainda nesse ano, o pontífice alarga os privilégios de cruzada à Península Ibérica. Chegando uma armada de cruzados do norte da Europa ao Porto, em Junho de 1147, o bispo de Porto apela ao seu auxílio na conquista de Lisboa, onde se encontrava D. Afonso Henriques. Graças ao concurso desses cruzados monta-se um cerco à cidade e uma vigilância atenta do inimigo em terra e no mar. Assim “*dispuseram oito batéis no rio com gente armada frente à cidade para ficarem de vigia*”⁸. Ao fim de uns prolongados quatro meses, em que muitas e variadas estratégias e táticas foram experimentadas, a cidade conseguiu ser finalmente tomada, a 24 de Outubro. O mar trouxera, assim, as gentes que foram o imprescindível apoio para conquistar a terra.

Com o principal porto muçulmano na mão dos cristãos, a costa portuguesa, menos flagelada pela pirataria muçulmana, tornar-se-ia mais atractiva para a fixação de gente e as rotas do mar apresentavam-se mais seguras e aliciantes.

Mas nada estava ainda firme e os perigos espreitavam. Lisboa e as terras a sul continuavam a ser atacadas por corsários ou armadas muçulmanas. Ataques na barra do Tejo ocorreram em 1179, como represália à investida do infante Sancho no ano anterior sobre Sevilha, repetidos na década de 1180⁹.

Posteriormente D. Sancho I, aproveitando uma conjuntura favorável de conflitos internos entre os reinos peninsulares e de revoltas entre os muçulmanos, avançou para o sul algarvio. De novo com o apoio de cruzados do norte da Europa saiu de Lisboa, por mar, com uma armada de 55 navios, e conquistou o castelo do Alvor em 1189¹⁰. Passado um mês, socorrendo-se uma vez mais de cruzados alemães, flamengos, franceses e ingleses, D. Sancho I juntou às suas 24 naus as 11 desses cruzados e, partindo de Lisboa, foi cercar Silves. Ao fim de mês e meio, a cidade rendeu-se, tendo sido firmado um acordo a 3 de Setembro de 1189. Responderam os muçulmanos cercando Silves, em Junho de Julho de 1190, que então conseguiu resistir. Todavia, face a um segundo cerco no ano seguinte, os cristãos tiveram de se render, em Julho de 1191.

Foram ainda cruzados do norte que colaboraram com os cavaleiros da ordens militares na conquista de Alcácer do Sal em 1217¹¹.

Mais tarde, quando D. Sancho II se propôs avançar para o Algarve e recrutar homens para combater por terra e por mar os infiéis, rogou o apoio do Sumo Pontífice. Gregório IX pela bula *Cum carissimo in Christo*, de 18 de Setembro de 1241, concedeu a todos os cristãos que concorressem para tal missão, servindo o rei pelo menos durante

⁸ *A conquista de Lisboa aos mouros. Relato de um cruzado*, edição, tradução e notas de Aires A. Nascimento, introdução de Maria João V. Branco, Lisboa, Vega, 2001, p. 103.

⁹ Luís Miguel Duarte, “A marinha de guerra portuguesa”, in Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira (dir.), *Nova História Militar de Portugal*, vol. I, José Mattoso (coord.), Lisboa, Círculo de Leitores, 2003, p. 297.

¹⁰ Mário Jorge Barroca, “História das campanhas”, in *Nova História Militar de Portugal*, vol. I, pp. 49-51.

¹¹ Idem, *ibidem*, p. 58.

um ano ou com as suas fazendas, as mesmas indulgências que eram outorgadas aos que fossem defender a Terra Santa¹². Na conquista de Faro, empreendida por D. Afonso III e pelo Mestre de Santiago D. Paio Peres Correia, em 1250, refere Rui de Pina que o cerco em terra foi dobrado pelo de mar, tendo el-rei mandado “*sua frota de Navios grossos estar no maar, e assi ordenou que no canal do Rio se atravesassem outros Navios fortes, e bem armados...*”¹³.

E não será de esquecer, como bem o salientou Oliveira Marques¹⁴, que durante todo o período de reconquista do reino de Portugal a par dos fossados que se realizavam em terra, portanto das incursões anuais em terra do inimigo para destruir as colheitas e saquear bens, os mesmos foram ocorrendo por mar.

2. Estas acções, que nos revelam o papel do mar no cenário da reconquista, equacionam-nos do mesmo modo a problemática do equipamento naval com fins militares dos monarcas portugueses.

Logo Afonso Henriques disporia de barcos que podiam servir para transporte e apoio dos exércitos reais, para concretizar manobras de cercos ou mesmo para eventuais combates navais¹⁵. O cruzado que relata a conquista de Lisboa refere que, num dos recontros que se sucederam para concretizar a colocação da torre móvel que deu acesso às muralhas da cidade, foi ferido e veio a morrer o comandante das galés do rei, dito, na versão latina “*rector de galeata regis*”¹⁶. Este chefe da armada real continua a ser mencionado no tempo de D. Sancho I, como “*pretor nauigiorum*”¹⁷ e sabemos que, em 1210, era um Fernando Martins que desempenhava o cargo¹⁸.

¹² *Descobrimentos Portugueses, Documentos para a sua História*, publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques, vol. I (1147-1460), Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1944 (doravante citado DP, I), doc. 7, pp. 4-5. Já antes, pela bula *Cupientes christicolos*, de 21 de Outubro de 1234, válida por quatro anos, o estipulara, ainda que aqui se aludisse genericamente ao serviço no exército real (DP, I, doc. 5, pp. 2-3).

¹³ Rui de Pina, “Coronica do muito alto, e esclarecido príncipe D. Affonso III quinto rey de Portugal”, in *Crônicas*, intr. e revisão de M. Lopes de Almeida, Porto, Lello & Irmão-Editores, 1977, cap. XI, p. 190.

¹⁴ A. H. de Oliveira Marques (coord), *Nova História da Expansão Quatrocentista*, vol. II, Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, Lisboa, Editorial Estampa, 1998, pp. 13-15. Uma síntese da acção marítima dos homens, nestes tempos de afirmação do reino, se apresenta em José António Rodrigues Pereira, *Marinha Portuguesa...*, pp. 27-35.

¹⁵ Cfr. José António Rodrigues Pereira, “Marinha Portuguesa. (Séculos XV-XVI)”, in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. I, dir. de Luís de Albuquerque, coord. de Francisco Contento Domingues, Lisboa, 1994, p. 687.

¹⁶ *A conquista de Lisboa aos mouros*, pp. 128-129. Sobre os cargos e impostos dos navios, leia-se Maria Alexandra Tavares Carbonell Pico, *A terminologia naval portuguesa anterior a 1460*, Lisboa, Sociedade de Língua Portuguesa, 1963, pp. 585-620.

¹⁷ Rui de Azevedo, P. Avelino de Jesus da Costa, Marcelino Rodrigues Pereira, *Documentos de D. Sancho I (1174-1211)*, Coimbra, Centro de História da Universidade de Coimbra, 1979 (doravante citado DDS), doc. 155, de Guimarães, Agosto, 1204.

¹⁸ DDS, doc. 193, de Lisboa, 5 de Julho de 1210: “*Fernandus Martini pretor nauigi*”.

Mais significativamente, no foral concedido a Coimbra, Lisboa e Santarém em 1179, D. Afonso Henriques concede os privilégios a alguns postos chave dos navios. Assim o alcaide do navio, portanto o seu comandante, dois espadeleiros, que seriam os que dirigiam as manobras dos remos, dois proeiros, certamente homens da proa, e um petintal, talvez carpinteiro ou calafate¹⁹, teriam o foro de cavaleiros-vilãos²⁰. Tal como os homens do povo que, graças ao seu poder económico podiam servir nobremente a cavalo no exército real, assim eram distinguidos com a cavalaria os principais chefes e responsáveis pelos navios que formavam a sua armada e serviam por mar o monarca, equiparando-se em estatuto social. Na política régia, a terra caldeava-se com o mar no mesmo intento de protecção do reino, na defesa ou no ataque. E como a muitos outros concelhos foi concedido este tipo de foral, os mesmos privilégios teriam os superiores e detentores de postos-chave dos navios de várias outras localidades banhadas pelo mar ou atravessadas por rios.

Com D. Sancho I os vizinhos de Lisboa viram-se ainda contemplados com maiores liberdades, dado que, por carta de Agosto de 1204,²¹ o rei determinava “*que nunca entrem em Navyo meus peões de lixbôa contra sua voontade mais per ssa voontade per mar e per terra venham a meu seruico*”, impedindo qualquer recrutamento forçado para o serviço real, certamente pelo alcaide dos navios aí referido. E este mesmo monarca ou o seu homónimo defendia também os marinheiros do rei, aludindo a dez que o alcaide de Lisboa e o almoxarife teriam lesado, declarando expressamente que sobre os seus marinheiros só o rei ou o seu pretor teriam poder²².

A atenção aos navios e à marinha de guerra, que apoiaria incursões ofensivas ou defensivas por terra e mar, continuou a ser uma constante na política dos reis subsequentes.

Desde logo, na cúria de Coimbra de 1211, D. Afonso II defendia os proprietários dos navios em caso de naufrágios, numa lei bem precoce no contexto europeu²³. Exigia que nem as autoridades régias, citando os almoxarifes, nem os senhores das terras, se apropriassem de qualquer resto de navio que desse à costa, tanto português como estran-

¹⁹ Concretamente sobre estes postos dos navios ver Maria Alexandra Tavares Carbonell Pico, *A terminologia naval...*, pp. 431-434; Rosalina Branca da Silva Cunha, “Subsídios para o estudo da marinha de guerra na 1ª dinastia”, *Revista da Faculdade de Letras*, t. XX, 2ª série, 1, (1954), pp. 82-89.

²⁰ *DP*, I, docs. 1 e 2, p. 1.

²¹ *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua História*, publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques, *Suplemento ao volume I (1037-1460)*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1944 (doravante citado *DP Suplemento*), docs. 1 e 2, pp. 5-7.

²² *DP*, I, doc. 8, pp. 5-6. O documento refere o dia 23 de Abril, mas não o ano. É atribuído a D. Sancho I (1185-1211) ou a D. Sancho II (1223-1248). Posteriormente, uma lei de D. Afonso III determina que não há apelação da sentença que der o alcaide do mar sobre demandas entre marinheiros (*Livro das Leis e Posturas*, prefácio de Nuno Espinosa Gomes da Silva, leitura paleográfica e transcrição de Maria Teresa Campos Rodrigues, Lisboa, Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, 1971 (doravante citado *LLP*), pp. 105-106). Depois, numa carta de 24 de Junho de 1227 (*DP*, doc. 3, p. 8) – data que não está de acordo com a intitulação de D. Afonso – dirigida ao alcaide do mar e da terra e aos alvazis de Lisboa, refere-se que os marinheiros, pescadores, mouros e judeus devem ser julgados pelos alvazis.

²³ Cfr. Rosalina Branca da Silva Cunha, “art. cit.”, pp. 70-71.

geiro, justificando a medida com um enorme sentido ético ao declarar “*ca ssem Razom parece que aquele que he atormentado dar lhj homem outro tormento*”²⁴.

Sabemos, entretanto, que para o equipamento da frota régia os judeus tinham uma substancial participação. Por uma inquirição secreta mandada tirar por D. Dinis para averiguar as obrigações dos judeus em tempo de D. Sancho II, e que no seu reinado não estariam a ser cumpridas, obtemos informações minuciosas²⁵. Foram 10 os homens inquiridos, muitos deles alcaides de navios ou seus familiares. Todos foram unânimes em afirmar que “*quando El Rey don Sancho metya Nauyos em mar nouos (ou metya Nauyos ao mar pera fazer carreya) que os Judeus dauam de foro a cada hũu Nauyo hũu bóó Calautre nouo de Ruela e hũa amcora*”. Alguns acrescentaram ainda certas precisões, como a referência a que o calibre era de 60 braças e que ambos os apetrechos tinham de ser levados pelos judeus até ao próprio navio. Este tributo fora pago em tempo de D. Sancho II e de seu irmão D. Afonso III, mas tal obrigação, quase um serviço, não era do agrado da população judaica. Uma testemunha referiu mesmo que a um alcaide havia sido proposto que não reclamasse tal encargo em troca de 60 libras.

Se com este contributo se equipavam os navios régios, também conhecemos, por um documento de 1237²⁶, que no tempo de D. Sancho II as taracenas régias se encontravam em Lisboa, na freguesia de Santa Maria Madalena. Nessas taracenas trabalharia João de Miona, mestre de um navio que D. Afonso III mandara fazer em Lisboa, e que recebeu do rei, em 1260, a doação de uma casa na freguesia de S. Julião²⁷.

3. Este Portugal, que assim se foi construindo e equipando, também se foi povoando e aproveitando economicamente. Vivia essencialmente da terra. Mas também muito do mar. E ambos se interrelacionavam. Eram os frutos da terra e do mar que sustentavam as trocas internas e externas. Nos povoados costeiros os homens dedicavam-se, em simultâneo, ao amanho da terra e à faina do mar. E nestas póvoas as actividades piscatória e salinífera mesclavam-se com o transporte e comércio de mercadorias, tanto numa navegação de cabotagem como a mais longa distância.

²⁴ LLP, p. 10.

²⁵ DP, I, doc. 51, pp. 46-48, sem data. D. Dinis, por carta de Lisboa, de 26 de Agosto de 1316, acabaria por quitar aos judeus esta e outras dívidas, que eles tinham para com a coroa. E nesse documento referia-se ainda o serviço dos judeus nos cais para as galés reais. (Rosalina Branca da Silva Cunha, “art. cit.”, doc. IX, pp. 102-103). Mas a contribuição da população judaica para a armada real devia ter continuado, a ponto de D. Fernando, por diploma de 17 de Julho de 1371, estar a isentar os judeus de Lisboa de “*serujr em essas taracenas em meter gallees nem pera fazer couas nem carretar remos nem armas do meu almazem nem biscoito nem outros aparelhos pera essas gallees nem pera as naaos nem outros serujços nehũs pera nenhũas das dictas cousas*” (DP, Suplemento, doc. 176, p. 287).

²⁶ DP, I, doc. 6, p. 4, de Outubro de 1237. Na confrontação de casas, na paróquia de Santa Maria Madalena, alude-se a “*circa palacium nauigiorum regis*”.

²⁷ DP, I, doc. 13, pp. 8-9, de 18 de Setembro de 1260. João de Miona, dito “*magistro de mea nauj quam feci in vlixbona*”, recebe, “*pro multo seruicio quod mihi fucitis in mea nauai quam feci in vlixbona*”, uma casa que o rei comprara por 160 libras. Sobre a evolução das tercenas, veja-se José António Rodrigues Pereira, “Tercenas”, in *Dicionário de História dos Descobrimentos...*, vol. II, pp. 1023-1026.

O papel das póvoas marítimas entre Minho e Vouga na pesca e na navegação do alto mar, foi de há muito estudado com pormenor por Alberto Sampaio²⁸ e os seus ensinamentos ainda hoje perduram. Jaime Cortesão insistiu, porém, na profunda influência moçárabe e muçulmana nas actividades piscatórias e mercantis e salientou o papel dos povoados marítimos do centro e sul do país.

De facto, o nosso mar costeiro de pequena profundidade, com passagem ao longo dele do ramo descendente da corrente do Golfo, ocasionando águas com diferentes temperaturas, tinha condições óptimas para a vida de certas espécies. Havia nas águas grande abundância e variedade de peixes, com cardumes densos, que permitiam a indústria da pesca da sardinha, do atum e mesmo da baleia²⁹. E como refere o autor que vimos seguindo: “*por via de regra os grandes povos marítimos iniciaram pela pesca a sua vocação; nela buscaram produtos de troca com outros povos, nas suas mesmas lutas com o mar aprenderam a arte da manobra e afinaram os tipos de navios; e no acaso das viagens forçadas compreenderam a utilidade de as realizar adrede*”³⁰.

A pesca marítima e fluvial cruzava-se muitas vezes nas embocaduras dos rios, sendo de salientar que esta última era muito mais significativa do que se possa pensar hoje, dado o maior caudal e desassoreamento dos rios, a abertura dos estuários e a abundância das espécies³¹.

Movimentavam-se nestas actividades piscatórias diversos navios de mar e rio³², que serviam também para o transporte de comércio, sendo difícil estabelecer distinções entre uns e outros. Conhecemos, porém, desde o século XIII, para além da designação genérica de navio, algumas embarcações específicas, como caravelas, naves, pinaças, baixéis, barcos, barcas, barcas saveiras (“*barca seeyra*” ou “*barci savalorum*”) ou “*burcardus trincatus*”³³.

E a faina era animada ao longo de toda a costa. Na foz do rio Minho avultava o porto de Caminha, na do Lima, o de Viana com os seus pescadores e um activo comércio com França e terras dos muçulmanos³⁴. Na do Cávado distinguia-se Fão, onde se pesca-

²⁸ Alberto Sampaio, *As Póvoas Marítimas*, in *Estudos Históricos e Económicos*, vol. II, Lisboa, Vega, 1979, pp. 7-100.

²⁹ Jaime Cortesão, *Os factores democráticos...*, pp. 24-26.

³⁰ Idem, *ibidem*, p. 27.

³¹ Leia-se, a este propósito, Fernando Castelo-Branco, “Alguns aspectos da evolução do litoral português”, sep. de *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Julho-Setembro, 1957, pp. 337-354.

³² O foral de Vila Nova de Gaia, de Setembro de 1255, refere-se a “*nauigiorum de Riwo aut de mari*” (DP, I, doc. 11, pp. 7-8).

³³ Embarcações referidas no foral de Gaia e na inquirição de Pindelo de 1258 (DP, I, doc. 12, p. 8). Sobre estes tipos de navios consulte-se Maria Alexandra Tavares Carbonell Pico, *A terminologia naval portuguesa...*, pp. 20-177; Fernanda Espinosa, “Notas sobre a actividade piscatória na economia marítima da 1ª dinastia”, in *Escritos Históricos*, Porto, Porto Editora, 1972, pp. 153-154; Francisco Contente Domingues, “Barca”, “Caravela”, in *Dicionário de História dos Descobrimentos...*, vol. I, pp. 119, 197-199.

³⁴ No estudo de Alberto Sampaio, *As Póvoas Marítimas*, encontram-se as abonações de todas estas afirmações. O movimento marítimo-fluvial foi também estudado por Fernando Castelo Branco, no

vam golfinhos e toninhas, e na do Ave, Vila do Conde, que, em 1258, tinha capacidade de movimentar sessenta pinaças, e ainda Pindelo, cujos homens iam longe pescar.

No Douro, o Porto era o seu principal centro marítimo, que comerciava com outros portos portugueses ou estrangeiros, a que depois se veio a juntar Gaia, cuja fundação se deve a D. Afonso III para estrategicamente desviar para a fazenda régia os proventos fiscais das actividades costeiras, que enriqueciam o senhorio episcopal portuense³⁵. Mas ainda nas proximidades viviam do mar e dos rios localidades como, entre outras, Lordelo, Leça ou Matosinhos.

No Vouga, a barra de Aveiro oferecia-se à navegação e à exploração salinífera, enquanto no Mondego, Buarcos era centro piscatório e porto de saída dos produtos que convergiam em Coimbra e Montemor-o-Velho, ou de entrada de mercadorias vindas do reino ou de fora dele.

Na foz do Lis e do Alfeizerão e nas suas imediações, disputadas pela realza ou pelo senhorio alcobacense, destacavam-se as póvoas de Paredes, Pederneira, S. Martinho, Salir, Alfeizerão, Atouguia, Lourinhã e Ericeira, que se afadigavam na pesca, com destaque para a da baleia, na construção naval ou no comércio.

O Tejo e seus afluentes e o Sado garantiam uma forte navegabilidade entre muitas localidades das suas margens como Santarém, Almada, Sesimbra, Palmela, Setúbal e Alcácer³⁶. No estuário do Tejo, Lisboa atraía para o seu abastecimento e comércio muito desse fluxo mercantil e abria o reino à importação e exportação noutros portos do mar atlântico.

Já o Algarve nos dava passagem para o Mediterrâneo e para as costas do Norte de África e de Lagos a Faro e Tavira era intensa a pesca, com destaque para a baleação, e o comércio.

O fomento populacional e o dinamismo económico das terras litorâneas foi muito favorecido por reis e por alguns senhores com a outorga de cartas de foral, que consagravam as liberdades e privilégios dos seus moradores ao mesmo tempo que lhes fixavam os seus deveres, muitos deles relacionados com a fiscalidade, que incidia sobre as actividades piscatórias e o movimento comercial. E assim, ao mesmo tempo que os monarcas foram pontuando as fronteiras terrestres do norte e leste com concelhos, que as vigiavam e defendiam, mas também as articulavam social e economicamente com os reinos vizinhos, igualmente foram adensando as fronteiras marítimas de oeste e sul com concelhos que, do mesmo modo, protegiam o reino em contexto de guerra e o enriqueciam em tempo de paz.

artigo “Do tráfego fluvial e da sua importância na economia portuguesa”, sep. de *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Janeiro-Março, 1958, pp. 39-66 e uma síntese do tema apresenta também Fernanda Espinosa, “art. cit.”, pp. 154-162.

³⁵ Posteriormente, D. Dinis estabeleceu um novo acordo com o bispo de Porto sobre os direitos a receber pela cidade portuense e pela vila de Gaia dos navios que aportavam na foz do Douro (*DP*, I, doc. 20, pp. 13-16, de 28 de Abril de 1282).

³⁶ O vivo intercâmbio entre Lisboa e Almada decorre da taxaço das mercadorias transaccionadas, a qual se estipulava por carta de 10 de Junho de 1284 (*DP Suplemento*, doc. 9, pp. 14-15).

4. Cheguemos, por fim, ao ponto onde começámos. A esse rei D. Dinis e à sua dinâmica governação.

D. Dinis já não é um rei da oposição mas da composição, já não é um rei da reconquista mas da delimitação, já não é um rei da justaposição mas da identificação.

Com ele se firma uma política, que garante o pleno domínio do mar até ao final da primeira dinastia e anuncia os horizontes futuros que se rasgam com a monarquia avisina³⁷.

A consolidação da armada real foi um dos seus primordiais objectivos. Surge no seu reinado a designação de almirante para o supremo cargo da frota régia. Discute-se se Domingos Martins, a quem D. Dinis dirige um aforamento de propriedades³⁸, terá desempenhado tal cargo ou se a designação de almirante, que lhe surge aposta ao nome no documento, corresponderia apenas a uma alcunha. Certo é que, na carta de 6 de Janeiro de 1298, em que D. Dinis privilegia os alcaides, arrais e petintais das suas galés, isentando-os de hoste, anúduva e fossadeira, manda que os mesmos se dirijam ao almirante e se inscrevam num livro para ficarem ao serviço das galés reais, do mesmo modo que era perante o almirante ou o seu alcaide do mar que responderiam por dívidas³⁹. Logo o cargo existia nos finais do século XIII com funções concretas e definidas⁴⁰. Em 1314 era almirante-mor Nuno Fernandes Cogominho, chanceler do infante D. Afonso, a quem D. Dinis, com sua mulher e filho, doa uma horta em Salvaterra⁴¹. Se este era um almirante-mor haveria sem dúvida pelo menos um almirante-menor, que o substituíria muitas vezes na execução efectiva das suas obrigações, como acontecia em tantos outros cargos superiores. Mas não seria a nova designação do cargo, antes denominado pretor ou alcaide, que influiria nos equipamentos do mar.

A radical mudança deu-se em 1317. Por carta de 1 de Fevereiro desse ano, outorgada em Santarém, D. Dinis entrega o almirantado, nas condições de um feudo hereditário, ao genovês Manuel Peçanha e a seus sucessores⁴².

Como um qualquer seu outro vassalo, este deve-lhe juramento de fidelidade e menagem, prestada sobre os Santos Evangelhos e com a aposição das mãos nas do senhor, comprometendo-se ao *servitium* e *consilium*. Sucede-lhe a descendência legítima e só na falta desta o feudo volta para a coroa.

Como em todo o contrato feudo-vassálico, há compromissos de parte a parte.

³⁷ Cfr. Damião Peres, *História dos Descobrimentos Portugueses*, 2ª ed. (actualizada), Coimbra, Edição do Autor, 1960, pp. 35-39.

³⁸ DP, I, doc. 27, pp. 20-21, de 6 de Fevereiro de 1288.

³⁹ DP, I, doc. 30, pp. 22-23.

⁴⁰ Veja-se António Vasconcelos de Saldanha, "Almirante", in *Dicionário de História dos Descobrimentos...*, vol. I, pp. 55-56.

⁴¹ DP, I, doc. 36, de Santarém, de 3 de Março de 1314.

⁴² DP, I, doc. 37, p. 27-30. Contrato confirmado a 21 de Abril de 1327 (DP, *Suplemento*, doc. 18, pp. 27-28). Leia-se a biografia deste almirante em João Pedro Rosa Ferreira, "Pessanha, Manuel", in *Dicionário de História dos Descobrimentos...*, vol. II, pp. 896-898.

O monarca doa-lhe hereditariamente o lugar da Pedreira, em Lisboa, que antes havia estado na posse dos judeus, com casas e terrenos, e paga-lhe anualmente 3.000 libras pela rendas dos reguengos de Frielas, Unhos, Sacavém e Camarate. Pagamento feito às terças do ano, a 1 de Janeiro, 1 de Março de 1 de Setembro, tendo começado retroactivamente a ser disponibilizado no início do mês anterior⁴³. Receberia ainda o quinto do que ganhassem ou pilhassem no mar as galés do rei aos inimigos da fé de Cristo ou do reino⁴⁴.

O almirante Peçanha serviria o rei com três galés “*contra todollos homens do mundo*”, cristãos ou mouros, e integraria mesmo, por terra, a hoste régia, se fosse requerido, só estando escuso do serviço por doença. Teria ainda com ele, às suas custas, vinte homens de Génova, “sabedores de mar”, para alcaides e arrais das galés, sempre disponíveis para o serviço régio. Quando assim estivessem na armada real, a coroa pagava de soldada ao alcaide 12,5 libras e ao arrais 8 libras, para além de lhes dar pão, biscoito e água. Se algum fugisse ou morresse, o almirante deveria colocar outro no espaço de 8 meses, mas não se adoecesse ou envelhecesse ao serviço do rei. Entretanto, quando não fossem necessários na armada real, o almirante poderia servir-se deles e enviá-los em suas “*merchandias*” à Flandres, a Génova ou a outras partes, sendo requeridos de imediato se houvesse necessidade para a armada.

Manuel Peçanha ficava com jurisdição sobre todos os homens das galés do rei, em frota ou armada, que lhe deviam ser obedientes⁴⁵, enquanto os escrivães das galés teriam de escrever nos seus livros todos os ganhos de mar, para acautelar os direitos reais.

D. Dinis reiterou a doação do cargo em diploma saído de Santarém, a 10 de Fevereiro de 1317⁴⁶, enquanto cinco dias antes reafirmara as condições de recrutamento permanente dos 20 homens de Génova ao serviço do almirante e da coroa⁴⁷. Ainda, a 23 de Fevereiro do mesmo ano⁴⁸, estava a confirmar o feudo do almirantado-mor a Manuel Peçanha e seu poderio, como o tiveram todos os “*outros meus almirantes de direito e de Costume*”. Especificava-se ainda na carta que os corsários, alcaides das galés, arrais e outros oficiais similares, bem como os homens do mar da frota, armada ou corsária régia, lhe deviam obediência. Mais se precisava que tinha poder de colocar ou tirar, conforme achasse conveniente, os alcaides, arrais e oficiais das galés.

⁴³ A regularização das rendas desses reguengos foi sancionada por carta régia de 7 de Março de 1317 (DP, I, doc. 41).

⁴⁴ Justamente num documento de 16 de Março de 1321 temos referência a homens que o almirante havia cativado e que estavam a ser remidos (DP, Suplemento, doc. 17, p. 27).

⁴⁵ O âmbito da jurisdição do almirante sobre os seus homens e no seu bairro, face à do alcaide de Lisboa, foi mais tarde regulamentado, dadas as questões que se levantavam, por carta régia de 14 de Abril de 1327 (DP, I, doc. 47, pp. 40-42).

⁴⁶ DP, I, doc. 39, pp. 31-32.

⁴⁷ DP, I, doc. 38, pp. 30-31, de Santarém, 5 de Fevereiro de 1317.

⁴⁸ DP, I, doc. 40, pp. 32-33.

Posteriormente, graças a um bom relacionamento com o monarca e à prodigalidade dionisina, os bens do almirante não cessaram de se consolidar e crescer. Em 1319⁴⁹, substituindo a renda que advinha dos anteriores reguengos adscritos ao almirante, o monarca concedeu-lhe, como feudo, o castelo e a vila de Odemira com todas as jurisdições e rendas, como a do pescado, apenas reservando as específicas da coroa, entre elas as da dízima de tudo o que fosse trazido de França ou de além-mar⁵⁰. Mais lhe acrescentava ainda o reguengo de Algés⁵¹, com os seus direitos jurisdicionais e fiscais⁵², conjunto de bens que renderiam bem mais que as três mil libras. Finalmente, em 1322⁵³, atendendo aos bons serviços prestados pelo almirante e ao desejo de manutenção da sua honra e estatuto de alto vassalo, D. Dinis oferecia-lhe a dádiva de 2.000 libras em panos, que lhe garantiam o aparato e o luxo da sua indumentária cortesã, e mais 1.000 libras em dinheiro.

A marinha régia, com uma liderança competente, fica agora em definitivo organizada hierarquicamente e superiormente dirigida por um forte poder, que se desmultiplica, por delegação de competências, noutros oficiais específicos que lhe respondem e obedecem. Os conhecimentos do mar dos genoveses são investidos nos negócios ofensivos e defensivos da coroa portuguesa. E esses experientes navegantes iriam transmitindo os saberes náuticos da arte de guerra marítima, mas também a sua experiência de transportadores, negociadores e comerciantes. Sem deixarem igualmente de concorrer para o alargamento de horizontes científicos sobre as terras dispersas pelos mares e os modos e meios de alcançar as suas riquezas⁵⁴.

5. Atento e empenhado fomentador de todas as vertentes económicas e profuso legislador⁵⁵, D. Dinis preocupou-se, também, como aqui nos interessa aferir, em incrementar a actividade da pesca e dela colher os devidos rendimentos; em proteger os bens que circulavam por mar; e, sobretudo, em dinamizar um vivo e intenso comércio internacional marítimo, que seria altamente rentável ao reino.

⁴⁹ *DP*, I, doc. 42, pp. 32-36, de 24 de Setembro de 1319.

⁵⁰ Depois, por carta de 23 de Setembro de 1319 (*DP*, I, doc., 43, p. 37), mandava que as autoridades e concelho de Odemira obedecessem ao almirante.

⁵¹ Exceptuava apenas da dádiva um prado (almargem), nele incluído, que servia para a pastagem dos cavalos reais.

⁵² Tal reguengo foi devidamente mandado partir e demarcar para ser entregue ao almirante, como no-lo atestam as cartas régias de 25 de Setembro de 1319 (*DP*, I, doc. 44, pp. 37-38) e de 30 de Setembro de 1319 (*DP*, I, doc. 45, pp. 38-39).

⁵³ *DP*, I, doc. 48, pp. 42-43, de 13 de Junho de 1322.

⁵⁴ Assim, a primeira “escola de navegação” dos portugueses teria sido essencialmente mediterrânica, como afirma Luís Jorge Semedo de Matos, “A navegação: os caminhos de uma ciência indispensável”, in *História da Expansão Portuguesa*, vol. I, *A Formação do Império (1415-1570)*, dir. Francisco Bettencourt, Kirti Chaudhuri, Lisboa, Temas e Debates, 1998, p. 72.

⁵⁵ Uma síntese destes aspectos, entre outros do seu governo, colhe-se em Maria Helena da Cruz Coelho, “O reino de Portugal ao tempo de D. Dinis”, in *Imagen de la Reina Santa. Santa Isabel, Infanta de Aragón y Reina de Portugal*, II, *Estudios*, Zaragoza, Diputación Provincial de Zaragoza, 1999, pp. 50-83.

Desde logo por cartas de 1282 e 1286 estava a criar, com múltiplos incentivos, a póvoa marítima de Paredes e a outorgar-lhe o foro de Leiria. Exigia, porém, que nela existissem pelo menos 30 povoadores com seis caravelas, os quais, entre outros tributos, entregariam a dízima do que pescassem com linha, redes ou de outros modos⁵⁶.

A dois homens com cabedais para um negócio de vulto, concedeu uma licença, por dez anos, para a pesca do atum entre Sines e Setúbal, mediante um acordo⁵⁷. O rei emprestava-lhes 1.500 libras para o arranque da empresa, sob a fiança dos seus bens e com remissão do capital durante três anos, para além dos mesmos se comprometerem ao pagamento da dízima e da sétima parte dos atuns, golfinhos, toninhas e espadartes capturados.

Sempre vigilante se mostrava, pois, D. Dinis quanto à cobrança dos direitos vindo da pesca e salinicultura⁵⁸.

Determinava que fosse devidamente cobrada aos vizinhos de Tavira a dízima do pescado que ao mar iam buscar, não podendo arrematá-lo ou furtá-lo, como faziam os mouros que se dedicavam a tal actividade, antes de pagar tal direito⁵⁹. Igualmente reiteinou uma carta de D. Afonso III, que exigia a cobrança de dízimas e portagens de todos os bens – nomeando-se pão, vinho, linho, alhos, cebolas, pescado, madeira e ferro lavrado –, que entrassem ou saíssem pela foz dos rios do Algarve, segundo o foro e costume de Lisboa⁶⁰. E nos forais que outorgava a povoados do litoral de norte a sul reservava sempre para a coroa a décima de tudo o que entrasse pela foz dos rios, como, por exemplo, no caso de Caminha⁶¹. Vigilante, lançou, pelo seu corpo de oficiais, uma inquirição sobre os direitos régios do sal, que entrava pela foz do Douro, e que estavam a ser sonegados pelos homens de Bouças, Gaia, Miragaia, Massarelos e outros⁶².

⁵⁶ *DP, Suplemento*, doc. 8, pp. 13-14, de 17 de Dezembro de 1282. Aqui é muito genérico e reclama dos moradores a dízima do pescado e do que trouxessem por mar. Na carta de 20 de Setembro de 1286 detalha, porém, todos os privilégios, incentivos e obrigações (*DP, Suplemento*, doc. 11, pp. 16-17).

⁵⁷ *DP*, I, doc. 33, pp. 24-25, de 22 de Dezembro de 1302. O documento especifica que os homens em causa “queriam fazer hũa almadraua antre sines e setuual pera atoeira pera matar atões...”. A terminologia dos instrumentos e actos de pesca encontra-se em Maria Alexandra Tavares Carbonell Pico, *A terminologia naval...*, pp. 527-562.

⁵⁸ Para o enquadramento desta atividade em tempos medievais veja-se, entre muitos outros, Armando Castro, *A evolução económica de Portugal dos séculos XII a XV*, vol. IV, Lisboa, Portugalia Editora, 1966, pp. 92-132 (pesca), 132-145 (salicultura); Maria Helena da Cruz Coelho, “A pesca fluvial na economia e sociedade medieval portuguesa”, *Cadernos Históricos*, VI, 1995, pp. 81-102; Virgínia Rau, *Estudos sobre a história do sal português*, Lisboa, Presença, 1984; Maria Rosa Ferreira Marreiros, “Os proventos da terra e do mar”, in Maria Helena da Cruz Coelho e Armando Luís de Carvalho Homem (coord.), *Portugal em Definição de Fronteiras. Do Condado Portucalense à Crise do século XIV*, vol. III, Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques (dir.), *Nova História de Portugal*, Lisboa, Presença, 1996, pp. 443-454.

⁵⁹ *DP*, I, doc. 19, p. 13, de 23 de Março de 1282.

⁶⁰ A alusão a tal carta (publicada em *DP*, I, doc. 16, pp. 10-11, de 22 de Maio de 1272) foi aduzida para confirmar a exigência de cobrança de dízimas e portagens em Tavira (*DP*, I, doc. 24, de 15 de Março de 1286).

⁶¹ *DP*, I, doc. 23, p. 18, de 24 de Julho de 1284.

⁶² *DP*, I, doc. 25, p. 19, de 8 de Março de 1287.

Mas, como senhor da graça, D. Dinis beneficiava também alguns senhores com estes proventos marítimos. Isentava dos direitos reais três barcas de pesca da póvoa de S. Martinho de Salir, que serviriam o abade e mosteiro de Alcobaça⁶³. Entretanto, em 1287⁶⁴, doou todos os direitos reais do porto de Salir à rainha D. Isabel, sua esposa, retendo apenas para o erário real os que incidiam sobre panos de cor, armas miúdas, ouro, prata, pimenta, açafão, ferro, aço, chumbo e estanho, o que bem demonstra a importância das mercadorias comercializadas por este e pelos demais portos.

Intenso era, na verdade, o comércio marítimo atlântico que bordejava as costas dos reinos do norte peninsular, de França e de Inglaterra, o qual nem sempre se apresentava fácil nem pacífico⁶⁵.

Rivalidades e mesmo rixas eclodiam entre mercadores nacionais e estrangeiros. Assim a que ocorreu entre os mercadores de Lisboa e de vários portos do setentrão peninsular, a que se deu fim com um mútuo acordo de restituição de bens e serviços, em 1297⁶⁶.

Por sua vez os conflitos políticos entre os reinos projectavam-se também sobre a disputa dos mares – quando não era este mesmo o verdadeiro cerne das contendas – perturbando o regular tráfego comercial. D. Dinis estava atento a esta questão e esforçava-se diplomaticamente por defender os interesses dos seus súbditos.

Em 1294 mandou procuradores até ao rei inglês Eduardo I que lhe expuseram os danos e perdas sofridas pelos mercadores portugueses por causa das desavenças entre o rei de Inglaterra e o de Castela⁶⁷. Eduardo I veio mesmo a regular, pela conhecida carta mercatória, os direitos alfandegários dos mercadores estrangeiros que alcançavam o seu reino, onde os portugueses se incluíam a par de alemães, franceses e hispânicos⁶⁸.

Alguns anos depois, aludindo-se a mais enfrentamentos entre ingleses e pretensos portugueses, já que os castelhanos hasteavam, enganosamente, nos seus navios a bandeira de Portugal, estabeleceu-se, em 1308, um novo acordo entre Eduardo III e D. Dinis, em que o rei inglês dava cartas de salvo-conduto aos mercadores portugueses, que aportassem ao seu reino⁶⁹.

⁶³ DP, I, doc. 22, p. 18, de 16 de Março de 1284.

⁶⁴ DP, I, doc. 26, p. 20, de 9 de Junho de 1287.

⁶⁵ O contexto do comércio externo nestes séculos é traçado por A. H. de Oliveira Marques, “A circulação e a troca de produtos”, in *Portugal em Definição de Fronteiras*, pp. 512-520. E para esclarecimento da terminologia comercial, veja-se Maria Alexandra Tavares Carbonell Pico, *A terminologia naval...*, pp. 585-620.

⁶⁶ DP, Suplemento, doc. 15, pp. 21-25, de 22 de Janeiro de 1297.

⁶⁷ DP, Suplemento, doc. 12, pp. 17-18, de 30 de Dezembro de 1294. Mas, já em 1295, é o rei inglês que permite ao seu lugar tenente na Gasconha e duque da Bretanha que se aproprie de bens dos mercadores do reino de Portugal para se ressarcir dos danos que um seu barco sofrera no porto de Lagos (DP, Suplemento, doc. 14, pp. 19-21, de 3 de Outubro de 1295).

⁶⁸ DP, I, doc. 31, p. 23.

⁶⁹ DP, Suplemento, doc. 16, p. 26, de 3 de Outubro de 1308.

Consciente dos múltiplos perigos dos caminhos do mar, D. Dinis apressou-se a, conceder a chancela real, em 1293, ao acordo firmado entre os maiores mercadores do reino, que comerciavam na Flandres, Inglaterra e França, pelo qual se criava um bolsa monetária que os resguardava em casos de perdas ou demandas⁷⁰.

No dealbar de Trezentos, o mediterrâneo e o mar atlântico das costas europeias eram estradas bem conhecidas e atravessadas pelos portugueses. O caminho iniciara-se nos séculos precedentes mas consolidara-se na viragem do século XIII para o seguinte, sob o reinado de D. Dinis.

Com um reino em paz e em ordem, apoiado maritimamente por uma marinha bem estruturada e por uma forte dinâmica mercantil, D. Dinis pôde mesmo pensar numa guerra ofensiva. Guerra, que, para lhe dar honra e proveito, só poderia dirigir-se contra conseguiu mesmo o apoio da Santa Sé. O papa João XXII, em 1320, afectou-lhe, por três anos, a dízima das rendas eclesiásticas do reino para as despesas da armada necessária para levar a cabo uma guerra contra os mouros em África⁷¹.

A guerra não se efectivou. Não era ainda o tempo. Foi preciso esperar quase um século para que esse feito se concretizasse e D. João I se cobrisse de glória e fama ao conquistar Ceuta, no ano de 1415. Ao abrir a segunda dinastia rasgava-se, nas águas do mar, o caminho de África. Se outrora por esse caminho os muçulmanos haviam chegado à Península, em Quatrocentos os cristãos percorriam-no em sentido inverso para atingir o seu território e lhes conquistar praças e cidades. Num passo ainda mais arrojado, o reino, qual jangada de madeira, lançava-se na descoberta das ilhas e na exploração da costa africana⁷².

Cumpria-se “*a voz da terra ansiando pelo mar*”, que ressoava desde tempos dionisinos. Escutava-se o som presente do mar. Esse mar de há muito atravessado nas rotas comerciais, na guerra marítima ou nas actividades de corso. Um mar real, sulcado e vivido. Mas, em simultâneo, um mar idealizado, mitificado e desconhecido⁷³. Na Bíblia, antinomicamente um mar bom ou perigoso, fonte de dilúvios ou de milagres. Nos geógrafos da antiguidade ou nos mestres medievais, um mar que rodeava a terra, espaço desconhecido, negro e escuro, mas, porque inconcebível como vazio, povoado de ilhas e de seres fantásticos. Na cartografia, à semelhança do mar interior que era o Mediterrâneo, o Atlântico surgia como o mar exterior, pontuado de ilhas, monstros e sereias.

Mercadores, marinheiros ou corsários conheceram melhor esse Atlântico que bordejava a Península Ibérica e se estendia para norte até à Inglaterra e Países Baixos.

⁷⁰ DP, I, doc. 29, pp. 21-22, de 10 de Maio de 1293.

⁷¹ DP, I, doc. 46, p. 40.

⁷² Leia-se uma síntese desta política em Maria Helena da Cruz Coelho, “Na barca da conquista. O Portugal que se fez caravela e nau”, in Aduato Novaes (org.), *A descoberta do homem e do mundo*, S. Paulo, MINC-FUNARTE, Companhia das Letras, 1998, pp. 123-143.

⁷³ Sobre estes medos do mar veja-se José Mattoso, “Antecedentes medievais da expansão portuguesa, in *História da Expansão Portuguesa*, I, pp. 15-18.

Uns conheciam-lhe sobretudo a costa com os seus portos. Outros experimentaram o mar largo, onde se cruzavam as rotas dos caminhos marítimos. E toda esta vivência se acrescia com os conhecimentos da navegação europeia que chegavam até Portugal.

No século XV o reino avançou para uma nova aventura, a do Atlântico sul. O ideal cavaleiresco de cruzada e a ânsia de novos mercados e mercancias enfunaram as velas. O ouro, os escravos e o marfim começaram a afluir a Portugal.

Varriam-se continuamente os mares em caminhos de mais além. Tocavam-se e tomavam-se os portos. Trocavam-se mercadorias de desigual valor, criando riqueza.

E assim o infante D. Henrique virá a ter “*a seus pés o mar novo e as mortas eras*”. Encarnando, miticamente, segundo o Poeta, “*o único imperador que tem, deveras, /O globo mundo em sua mão*”⁷⁴.

⁷⁴ Fernando Pessoa, *ob. cit.*, p. 49.