

HISTÓRIA
DA MARINHA PORTUGUESA

HOMENS, DOCTRINAS
E ORGANIZAÇÃO
1139 - 1414

Coordenador
HUMBERTO BAQUERO MORENO



ACADEMIA DE MARINHA
LISBOA 1998

**HISTÓRIA
DA MARINHA PORTUGUESA**

**HOMENS, DOUTRINAS
E ORGANIZAÇÃO
1139 - 1414**

Coordenador

HUMBERTO BAQUERO MORENO

Autores

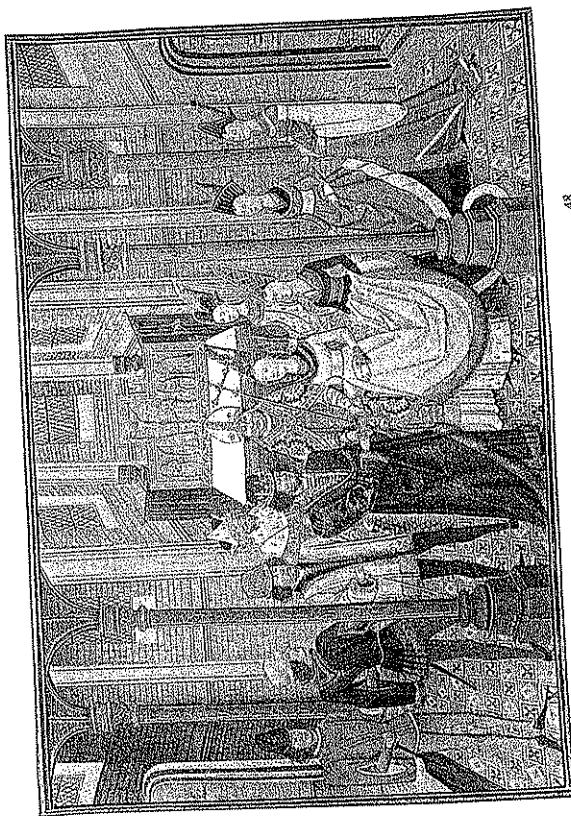
**MARIA DA LUZ DE OLIVEIRA BARBOSA FERREIRA DE BARROS
ISABEL VAZ DE FREITAS BOTELHO CARDOSO**

**PAULA MARIA DE CARVALHO PINTO COSTA
JÚLIA ISABEL COELHO CAMPOS ALVES DE CASTRO**

ALBERTINA DA CONCEIÇÃO MACHADO DA SILVA BARBOSA



**ACADEMIA DE MARINHA
LISBOA 1998**



48
Casamento de D. João I com D. Filipa de Lencastre

A situação geográfica de Portugal está bem definida nas palavras do cronista Zurara: «*Cá nós de uma parte nos cerca o mar e da outra temos muro no reino de Castela*»⁴⁸. A atitude de D. João I, ao procurar o apoio do rei inglês, através da embaixada enviada em Março de 1384, nos procuradores Afonso Anes de Albuquerque e Lourenço Anes Fogaça, revela a necessidade, tanto de legitimação da nova dinastia joanina, como de auxílio militar para proteger a figura de D. João, enquanto rei dos portugueses. Os ingleses não exigiam menos do que o apoio nas pretensões ao trono castelhano.

Os argumentos utilizados a título de garantia, por parte dos embaixadores portugueses, são as vitórias alcançadas no levantamento do cerco castelhano

à cidade de Lisboa e na batalha dos Atoiros. Apesar destas provas dadas, o rei inglês Ricardo II, demasiado preocupado com a condução da negociação de uma nova paz no canal da Mancha, vai ser omissivo quanto à definição destas questões⁵⁰.

Se estas negociações com o rei inglês conhecem um primeiro momento, neste episódio que se acabou de traçar, após as cortes de Coimbra de 1385, o monarca português, recém-aclamado, percebe a necessidade de alargar os poderes aos seus embaixadores, por forma a assinarem um tratado de perfil mais amplo do que o militar. O que, de facto, viria a acontecer em 9 de Maio de 1386 em Windsor⁵¹.

Mas recuemos ao ano de 1385 e recordemos que a ameaça castelhana era uma realidade sempre presente nas fronteiras portuguesas. Perto de Aljubarrota travar-se-á uma batalha que conta com o auxílio inglês, em cumprimento de uma cláusula que sempre havia estado presente nos acordos diplomáticos⁵². O significado da vitória do exército português ultrapassa o âmbito militar, constituindo o alicerce principal da legitimidade de uma dinastia nascente. Recordemos que mais uma vez o casamento possibilita a união de dois reinos. A dinastia avisina perpetuar-se-á com uma progenitora de origem britânica. D. Filipa de Lencastre, a mãe da Infância Geração.

O culminar do longo percurso diplomático, iniciado com a política de D. Dinis, continuado tanto com os avanços e recuos ditados pela situação ao tempo de D. Fernando como pelas opções joaninas, revela-se nesse momento da diplomacia portuguesa assinado em Windsor. Não se esqueça que a par das determinações políticas que se referiram os contactos comerciais entre os dois reinos constituiriam o segundo vector determinante, e nem por isso menos importante, no decorrer da longa amizade entre portugueses e ingleses. Assim, as principais linhas de força desta aliança centram-se na protecção requerida aos ingleses e no auxílio mútuo ao nível da liberdade de comércio marítimo.

⁵⁰ Joaquim Vertíssimo Serrão, *op. cit.*, pp. 312-313, e Luís Adão da Fonseca, *op. cit.*, p. 50.

⁵¹ Fernão Lopes, *Crónica de D. João I*, ed. prep. por M. Lopes de Almeida e A. de Magalhães Basto, Barcelos, Civilização, 1990, cap. LXXXI.

⁵² Em relação à batalha de Aljubarrota, veja-se o ponto anterior deste mesmo capítulo sobre a guerra com Castela de 1384 a 1411.

⁴⁸ Extraído de *História de Portugal*, dir. de José Mattoso, vol. 2: «A monarquia feudal», Lisboa, Estampa, p. 431.

⁴⁹ Gomes Eanes de Zurara, *Crónica da Conquista de Ceuta*, Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1915, p. 20.

De acordo com os princípios firmados, os resultados que esta aliança proporcionou são de tal forma positivos para Portugal, que irão estar na base do anúncio de novos tempos.

A acção dissuasora do tratado relativamente às ofensivas castelhanas, a privilegiada regulamentação comercial e a liberdade de circulação afiguram-se como uma trilogia fundamental para o definir das políticas futuras.

As palavras de Borges de Macedo são claras quanto à influência que estas realidades tiveram no contexto da assinatura do tratado: «*Portugal, com D. João I, concebeu o Atlântico como uma área estratégica essencial. O sentido em que o procurou é que evoluiu ao longo do reinado*⁵³.»

PARTE II

ORGANIZAÇÃO

ISABEL VAZ DE FREITAS BOTELHO CARDOSO

⁵³ Jorge Borges de Macedo, *op. cit.*, p. 38.

MARINHA MERCANTE E DE PESCA

1. Composição e dimensão da marinha mercante

Naus, baixéis, barcas, batéis e pinaças representam a marinha mercante.

As barcas e os batéis não devem exceder os 20 a 30 tonéis de carga, os baixéis rondam os 50 tonéis e os navios de maior tonelagem carregavam mais de 100 tonéis¹. Comparado o montante destas cargas com as que efectuavam os almocreves de apenas 250 kg², os navios seriam claramente preferidos no transporte interno e externo de mercadorias.

As naus régias em tempo de paz entregam-se ao comércio local ou internacional. Para obter um bom aproveitamento, são entregues a um administrador, que tem a seu cargo gerir os fretes, investir os lucros, transaccionar mercadorias, contratar os tripulantes e oficiais e guarnecê-las de apetrechos necessários à navegação³. Prontas a efectuar o trânsito comercial, os oficiais régios são demandados para efectuar uma intensa fiscalização.

As sucessivas medidas de fomento mercantil, emanadas do governo central, interessam cada vez mais armadores. Contribuem para o aumento do número de navios construídos e para uma aposta nas maiores tonelagens.

É conhecido o aumento do número de navios da marinha mercante que acompanha o incremento do trânsito marítimo. Afigura-se, no entanto, difícil de traduzir em números os seus componentes dado o silêncio das entradas de navios e dos seus registos nos portos para os anos compreendidos entre 1139 e 1414.

¹ Armando de Castro, «Desenvolvimento das actividades produtivas», in *História de Portugal*, dir. de José Hermano Saraiva, vol. 2, Lisboa, 1983, p. 221.

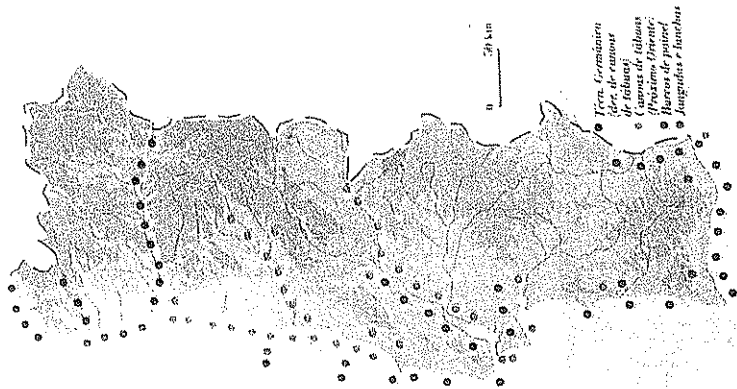
² Humberto Baquero Moreno, *A acção dos almocreves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas nos fins da Idade Média*, Porto, Brasília Editora, 1979, p. 8.

³ *Descobrimentos Portugueses. Documentos para a Sua História*, publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques, INIC, supl. ao vol. I, Lisboa, 1988, p. 309.

Os navios indicados no quadro são referidos esporadicamente na documentação, por isso a sua detecção é parcial. Outros, particulares e ré-gios, designados apenas por naus, barcas, baixéis, batéis, pinças, sem identidade, sem número e sem conhecimento dos seus proprietários e mestres, correm os mares e os rios em plena exercício das suas funções.

Quadro I - Alguns navios da marinha mercante

Data	Navios	Proprietário	Porto de origem
1260, Setembro, 18		Afonso III	Lisboa
1295	Aloque Deus de Portugal Nau Santa Maria de Portugal Nau Santa Maria de Vila do Conde Nau Nossa Senhora de Portugal		
1352, Julho, 25	Navio Santa Maria do Porto Navio Santa Maria de Lisboa Navio Santa Clara de Lisboa Navio S. Salvador de Portugal Navio Espírito Santo do Porto		
1357, Abril, 20	Navio S. Salvador	Vasco de Sousa, entre outros.	Porto
1359	Nau Santa Catalina Nau Santa Maria		
1361, Janeiro, 15	Nau Bom Reparo		
1371, Dezembro, 6	Navio Santa Maria Navio S. Martinho Navio S. Miguel Navio Santa Cruz		
1371?	Barca S. Cristóvão?		Porto?
1372, Novembro, 17	1 galé		Tavira
1382, Dezembro, 8	Nau grande Santa Maria da Nazaré	D. Fernando	Lisboa
1384, Agosto, 15	Nau Santa Cruz		Porto
1384, Agosto, 20	Nau Palombeta Barca Santa Maria		Porto
1384, Setembro, 16	Nau Farinheira		Porto
1384, Setembro, 20	Nau Graça de Deus		Porto
1384, Setembro, 20	Nau Santiago		Porto
1384, Setembro, 29	Nau grande		Porto
1384, Setembro, 29	Nau Santa Maria		Porto
Anterior a 1385	Nau Santa Maria, a Sangrenta		Porto
1385, Abril, 29	Nau	Gil Vicente	Porto
1386, Maio, 18	Baixel Santiago	João Ramalho	Porto
1386, Maio, 16	Nau Santa Maria		Porto
1390, Abril, 25	Baixel Santa Cruz de Vila do Conde	Álvaro Gonçalves, Diogo Afonso, João Barrolomeu, entre outros.	Vila do Conde
1392, Maio, 11	Baixel	João Vicente	Porto
1392, Julho, 11	Barca	D. João I	Porto
1405, Maio, 23	Barca que foi de Castela (perdida a caminho de Inglaterra). Nau que foi de Rodrigo Dias, catalão (tomada pelo Rodrigo Dias em 1396). Nau Bezerro que foi de Gonçalo Pires Bezerro (tomada em Génova em 1397). Nau galega que foi do alcaide da Corunha (tomada em 1401). Nau Rosa (mestre Aires Gomes, perdeu-se entre Aveiro e o Porto em 1404).		



Tipos de barcos populares portugueses (segundo O. Lixa Filgueiras). Note-se, neste mapa, a distribuição regular de barcos populares construídos com técnicas procedentes do Norte da Europa, ainda hoje existentes no curso dos rios portugueses até ao Douro, e os que usam técnicas procedentes do Médio Oriente em toda a costa e no curso dos rios a sul do Douro. É evidente a origem mediterrânica dos últimos e a sua prevalência sobre os primeiros. Sinal de que a população moçárabe conservou estes usos, praticou a navegação costeira e a pesca e transmitiu as técnicas antigas até à época das grandes navegações atlânticas.

⁴ Extraído de *História de Portugal*, dir. de José Mattoso, vol. II, p. 215.

2. Formas de exploração comercial. Os fretes

A longa costa marítima com recortes mais acentuados que na actualidade permite a existência de bons portos. Alguns deles hoje vítimas do assoreamento, na Idade Média constituíam portos importantes de pesca e de saída de barcos comerciais. É o caso de Atouguia, Pedrneira, Paredes e Lourinhã.

Da mesma forma os rios mais navegáveis na sua extensão permitiram o desenvolvimento de actividades comerciais e piscatórias em vilas mais do interior. Vias privilegiadas de comunicação quebram o isolamento de algumas povoações mais afastadas. Consideradas mais seguras e mais rápidas, as rotas fluviais são preferidas às rotas terrestres de difícil transporte, de risco constante e sobrecarregadas de inúmeros impostos de passagem.

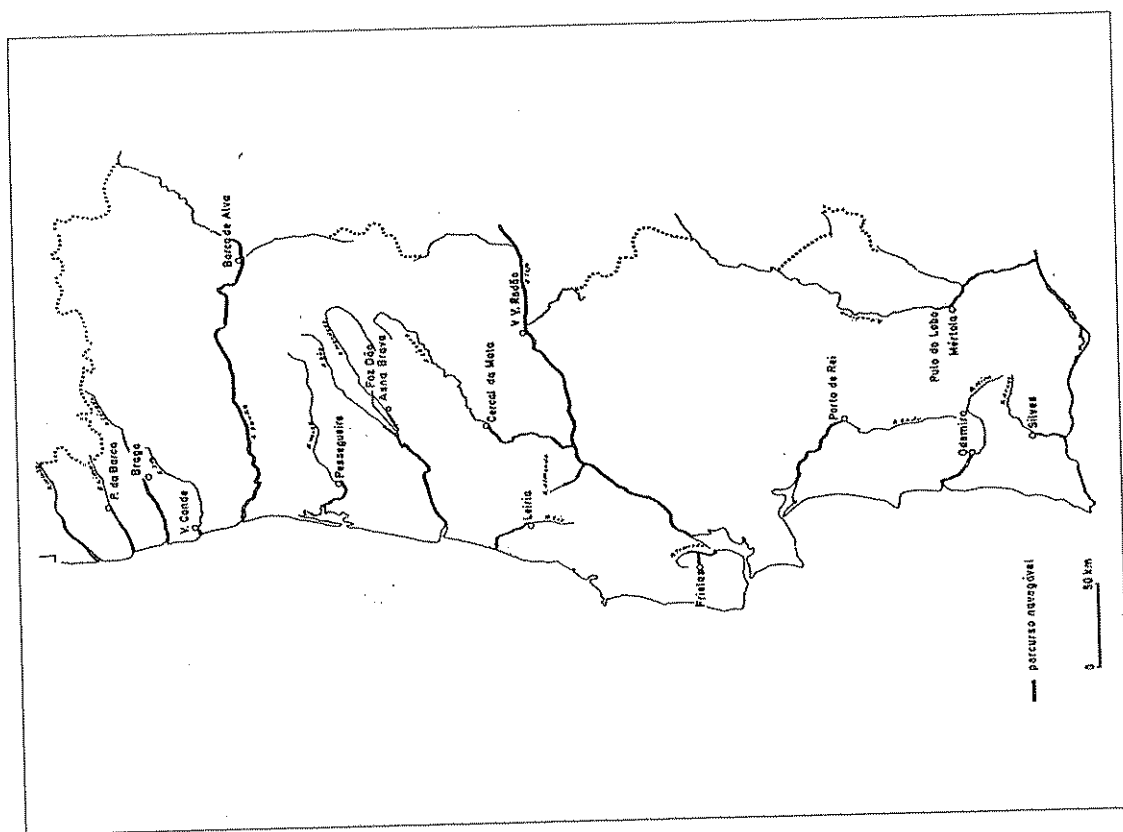
O trânsito marítimo comporta, mesmo assim, alguns riscos, principalmente durante os períodos de conflito político. As rotas mais longas ou de passagem por zonas marcadas pela presença de participantes em blocos políticos opostos são de perigo constante e os acidentes acontecem com frequência. No entanto, o menor tempo que é necessário nas deslocções e as maiores quantidades de mercadorias transportadas coloca-o como primeiro preferido nas transacções comerciais.

O desenvolvimento mercantil e o sucessivo alargar do espaço económico, no qual se desenrola a acção dos mercadores, permite a separação das funções de transporte e a de compra e venda de mercadorias. O mercador interessado na compra ou na venda de um produto requisita os serviços de um armador que se dispõe a transportá-lo.

Pelo risco que comporta o trânsito marítimo e pelos elevados custos de manutenção de um navio constitui-se como um negócio de vulto que implica a participação de grandes montantes monetários. Os valores dos fretes são elevados e o intercâmbio com o exterior atinge grande reputação.

O preço dos fretes gera conflitos entre os armadores dos navios e os mercadores. Os primeiros tentam valorizá-lo, o que, pela falta de um tabelamento de preços máximos, dá azo a grandes discrepâncias que se tentam evitar, sobretudo em épocas de crise.

Os armadores deparavam-se com extras que justificavam os elevados montantes dos fretes. A queixa dos mestres do Porto contra a concessão dos direitos de ancoragem a Lançarote Pessanha, que, segundo referem, encarece os fretes, representa bem as preocupações dos proprietários dos navios e dos mercadores.



Navegabilidade dos rios ⁵

⁵ Extraído de *Nova História de Portugal*, dir. de Oliveira Marques, *Portugal nas Crises dos Séculos XIV e XV*, p. 129.

Por seu turno, queixam-se os mercadores que se sentem lesados pela imposição de valores fixos para os fretes. Por vezes o valor de mercado dos produtos é tão baixo que não cobre os fretes ou as margens de lucro são mínimas, sentindo-se por este motivo lesados os mercadores.

Tentando regularizar esta situação, Afonso IV impôs que o mercador que fizesse uma embarcação desse de frete por uma metade da carga um terço da carga e pela outra metade um quarto da carga. Medida que não se mostra eficaz. Alguns anos depois a situação de conflito entre os proprietários dos navios e os mercadores mantém-se. Volta-se a afretar a dinheiro, esquecendo as percentagens das partes das mercadorias, sistema mais conveniente a quem freta.

Em 1372, no Porto, os conflitos entre os mercadores da cidade e os mestres e proprietários sobre o preço dos fretes continuam.

A conjuntura de crise que atravessa estes anos obriga à subida dos valores dos fretes, o que, associado a uma contínua inflação, provoca uma tal desordem económica que prejudica a actividade dos mercadores. Como solução, o monarca tabela os valores máximos que os mestres devem cobrar de frete. Por cada tonelada carregada pagam os mercadores para França e para a Flandres até 6 escudos de Verão e até 8 escudos de Inverno.⁶

O fretamento é acordado através de um contrato, no qual se obriga o senhor do navio a apresentar o navio bem toldado e aparelhado de âncoras, cordas e de todos os demais apetrechos, fornecido de mantimentos e com a necessária tripulação. Compromete-se, em caso de necessidade, a navegar ou no porto, a deitar ao mar âncoras, cordas e calabres, para salvar o navio e os haveres nele carregados. Os mercadores pagam impostos e costumes que recaem sobre as mercadorias e o mestre paga os que recaem sobre os navios. Estabelecem-se os dias do carregamento, a rota da viagem e a efectuação das descargas.

Se no tempo estipulado até à descarga do navio não for pago o frete os mercadores devem deixar no navio a quarta parte da mercadoria como penhor.

Para evitar algumas das desavenças surgidas entre mestres e mercadores e para melhor se realizar o fretamento, cria-se o ofício de fretador. De eleição anual pelos homens-bons concelhos, são os responsáveis pela realização das

tarefas do fretamento. Sob a sua alçada encontram-se outros oficiais encarregues de carregar e descarregar os navios – os carregadores. A criação deste cargo, em 1324, evidencia ainda o crescimento do volume do comércio marítimo que obriga à criação destas autoridades.

Comprometiam-se estes fretadores a afretar o melhor possível as naus para maior proveito da terra e dos mercadores e do serviço dos mestres dos navios.

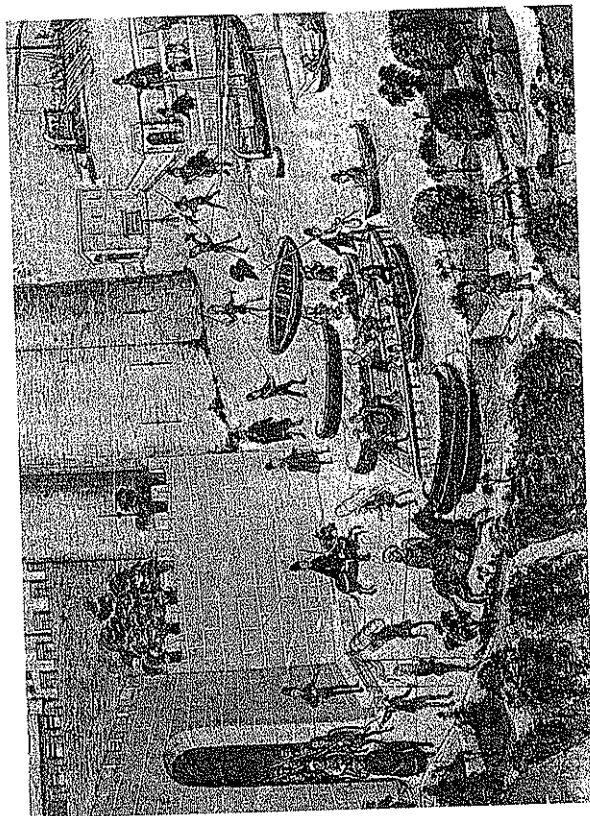
Além das tarefas de fretamento propriamente ditas, deviam inquirir sobre o número de naus necessárias para os fretes e do tempo preciso para efectuar o transporte das mercadorias e comunicar o averiguado a todos os mercadores para se decidir sobre as cargas e os portos a demandar.⁷

As condutas dos mestres no fretamento dos navios e dos mercadores que os fretam nem sempre são exemplares. Sempre que possível transgridem as regras com o intuito de obter mais lucro ou desprezam os mercadores moradores em cidades do interior.

Acusam os mercadores de Braga, Guimarães, Viseu, Chaves que por isso se sentem lesados com a acção dos fretadores do Porto. Depois de reunir com os homens-bons do concelho e com os mercadores do Porto, Afonso IV impõe que a eleição destes oficiais se efectue na presença do almoxarife e escrevão régio após convocatória por pregão, pretendendo-se evitar a formação de compadrios e os benefícios pessoais. Na repartição das cargas atende-se a todos os mercadores da terra e de fora segundo os seus haveres. O mercador ficava vedado de negociar a parte das cargas que lhe cabia, bem como aos mestres receberem de qualquer mercador carga superior à que fora assinada pelos fretadores.⁸

⁷ António Cruz, *O Porto na Génese dos Descobrimentos*, sep. do *Studium Generale* (número especial dedicado ao infante D. Henrique), Centro de Estudos Humanísticos, 1960, p. 13.

⁸ *Idem, ibidem*.



Uma cidade portuária⁹

A contratação em 1382 de mais um fretador para Lisboa, além dos dois já existentes, prova o intenso tráfego comercial que se faz sentir na cidade e o incremento do número de navios ao dispor dos mercadores. Como responsáveis pelo fretamento de todos os navios, quer régios quer particulares, devem afretar sempre em primeiro lugar as naus do monarca¹⁰.

Prova deste desenvolvimento mercantil é também a determinação do concelho de Lisboa, que para auxílio dos muitos encargos que possuía estabelece que de qualquer navio que se afretasse os mercadores e os senhores dos navios pagassem uma percentagem. Alguns, para não pagarem o direito, faziam os fretamentos fora do reino. Para solucionar esta questão o monarca estabelece que qualquer navio de 100 tonéis da cidade afretado, mesmo que venha de fora, pague 1 marco de prata, meio marco dos mercadores e meio marco dos senhores, e os de menor carga que levem soldo por libra à razão do marco¹¹.

⁹ Extraído de *História de Portugal*, dir. de José Hermano Saraiva, Public. Alfa, vol. 2, p. 244.

¹⁰ *Descobrimientos Portugueses...*, vol. I, pp. 180-181.

¹¹ *Idem*, vol. I, p. 219.

Qualquer situação de conflito surgida dos contratos de fretamento é tratada nos tribunais municipais. Em 1392 o corregedor tenta apoderar-se desta jurisdição que se encontra a cargo do concelho de Lisboa, naturalmente por algumas destas questões envolverem o monarca e os seus navios, entrando por este motivo em conflito com os oficiais municipais¹².

Os mercadores portugueses preferem acompanhar a mercadoria até ao local de venda ou de a trazer do local de compra. A consignação (enviar a mercadoria por outra entidade) não é comum entre os mercadores portugueses dos sécs. XIV e XV. No entanto, não é uma prática alheia dos mercadores de grosso trato das cidades portuárias nacionais¹³.

Prática também utilizada foi o sistema de parcerias. Associações de parceiros que permite a um acompanhar a mercadoria até ao porto de destino.

Por vezes estas parcerias têm como fim evitar as proibições de comercialização de produtos vedados. É neste sentido que surgem entre os parceiros mercadores estrangeiros. Uma vez que se regulam por uma legislação diferente e não se encontram sujeitos às mesmas interdições, torna-se fácil não cumprir a lei e não ser por isso penalizado. É neste contexto que D. Fernando e D. João I proíbem estas associações.

3. Os riscos do comércio marítimo

Naufrágios e assaltos de corsários e de piratas são uma constante para quem navega no mar, mesmo que não se afaste muito da linha costeira. Factores alheios à vontade dos mercadores e mareantes que sem qualquer forma de segurança perdem todos os bens e sofrem grandes prejuízos.

Estas perdas não só causam transtornos pessoais como colocam em causa o abastecimento e prejudicam a economia local. Era necessário criar apoios de modo a manter uma população activa nos trânsitos comerciais e garantir a continuidade das relações.

¹² *Idem*, vol. I, p. 199.

¹³ *Nova História de Portugal. Portugal na Crise dos Séculos XIV e XV*, dir. de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, Lisboa, Presença, 1987, pp. 171-172.

Perante a falta de uma legislação e de organismos que segurem as embarcações e as mercadorias, armadores e mercadores puseram em prática algumas medidas cautelares que visam diminuir as perdas e aumentar as probabilidades da efectuação de uma venda segura. Constituem-se associações na compra dos navios e a divisão da mesma mercadoria por vários navios. No entanto, esta prática não invalida que os que detêm índices de riqueza mais elevados não os impeça de possuir um ou mais navios e individualmente desempenhar as tarefas de fretador, de armador ou de mercador.

Desde cedo os monarcas demonstram interesse em colmatar estas deficiências e incentivar os prejudicados com naufrágios ou assaltos a não se sentirem tão desamparados. É neste contexto que surge a lei de 1211, que garante aos proprietários os bens lançados em terra provenientes de um naufrágio.

É necessário criar incentivos e não desânimos entre os mercadores e senhores dos navios. Impõe-se que o comércio português se desenvolva e inicie o acompanhamento do nórdico e do mediterrânico. Projecto difícil de concretizar, para o qual era necessário incentivar a construção, principalmente a de navios de grande porte que entrem nos circuitos comerciais externos. Difícil de convencer a população de armadores sem criar uma protecção ao transporte de mercadorias e prevenir os possíveis acidentes no mar.

É neste contexto que D. Dinis promove o desenvolvimento do comércio marítimo através da instituição da bolsa dos mercadores com sede em Bruges. Em 1293 confirma o contrato já elaborado pelos mercadores portugueses, que determina que todos os navios de mais de 100 tonéis que carregam nos portos de Portugal e se dirigem para Flandres, Inglaterra, Normandia ou Bretanha, Rochela, Sevilha ou para o Norte de África paguem 20 soldos de estrelins de frete e os que forem menores de 100 tonéis o pagamento de 10 soldos. Os mercadores obrigam-se a ter na Flandres 100 marcos de prata ou igual valor e outro tanto em Portugal¹⁴.

A próxima medida relacionada com os seguros marítimos surge no reinado de D. Fernando. As guerras fernandinas envolveram navios

particulares que sofreram o desgaste da guerra, facto que, aliado ao intensificar dos assaltos no mar promovidos pelo conflito, obriga D. Fernando a resolver uma situação de crise que se vive no comércio externo. Além dos incentivos à construção naval, o seu reinado conta em 1380 com a formação da Companhia das Naus.

A sua instituição determina a inscrição na Companhia de todos os navios tilhados com mais de 50 tonéis. Esta obrigatoriedade parece demonstrar que nem sempre a adesão dos mercadores se verifica. Para o melhor proveito de todos e para o bom funcionamento da Companhia, impõe-se que todos participem.

Quando da inscrição, os armadores deviam indicar os dados referentes aos navios, o preço de compra, o valor de mercado, o dia em que foram comprados ou construídos e lançados à água. Pagavam os navios duas coroas por cento para a bolsa sobre os ganhos. Os aderentes ficavam isentos de chancelaria.

Existiam duas bolsas, uma sediada em Lisboa, a outra no Porto. Em caso de naufrágio e apresamento o montante dos prejuízos é retirado da bolsa e se não forem suficientes procede-se a uma recolha do restante pelos outros senhores dos navios inscritos. Se de imediato o não tiverem disponível, é concedida a possibilidade de efectuar o pagamento por duas vezes em prazo a estipular.

Cabe aos homens-bons nomeados providenciar o cumprimento deste processo, aos mestres avaliar danos e perdas e aos escrivães os registos necessários relativos às receitas e despesas.

Os casos em que conste a existência de fraudes, bem como os que não obtiveram a segurança no trânsito de mercadorias para terras de inimigos, não serão analisados. Da mesma forma, os danos provocados por rixas pessoais e os prejuízos causados por falta de marinheiros, âncoras, cabos, armas e de outros elementos necessários para defesa pessoal e das embarcações não obterão qualquer benefício da Companhia.

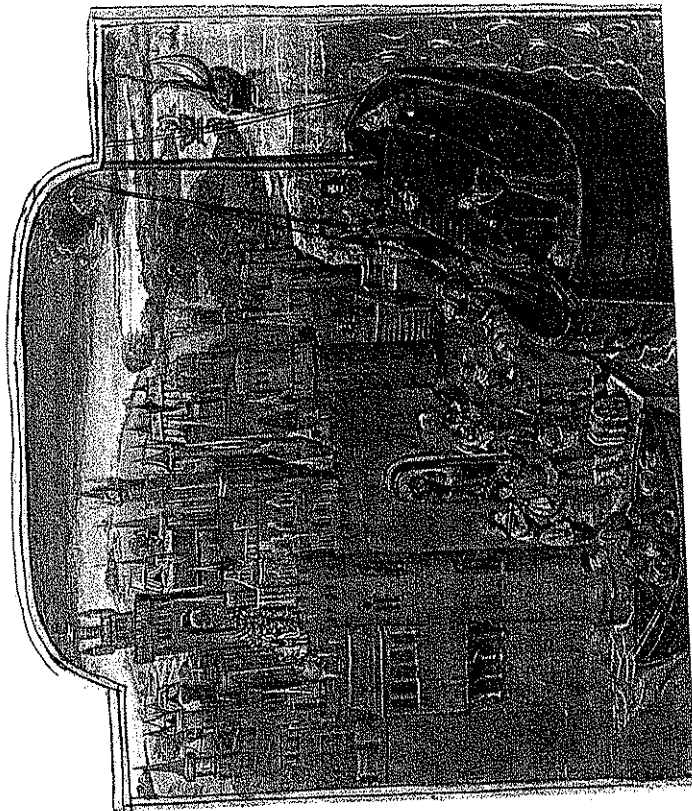
Participa o monarca nesta Companhia colocando aí as doze naus de que dispõe no momento, que se sujeitam à avaliação como todas as outras. Pretende-se, assim, demonstrar a eficácia desta Companhia e promover a adesão dos armadores.

Na realidade, as bolsas criadas e a Companhia das Naus manifestam-se impotentes para resolver todas as questões locais relacionadas com o seguro marítimo.

¹⁴ João Pedro Ribeiro, *Dissertações Chronológicas e Criticas sobre a história e Jurisprudencia Ecclesiastica e Civil de Portugal*, t. 3, Lisboa, 1857-1896, p. 170.

Perante a pouca eficácia dos seguros existentes, pedem nas cortes de 1394, Coimbra, os mercadores e armadores que carregam para França que o monarca autorize a cobrança de fundos para a bolsa de Honfleur que aí cobre privilégios e franquias¹⁵.

É conhecida a existência de uma bolsa no Porto que cobre danos de acidentes dos mercadores inscritos. Pagam os mercadores por cada tonelada de mercadorias que se carregarem na cidade 10 libras e de cada carga de panos 20 libras. Conta a bolsa com alguns oficiais, entre eles um fretador, um tesoureiro e um escrivão.



O abastecimento da cidade¹⁶

¹⁵ Armindo de Sousa, *As Cortes Medievais Portuguesas (1385-1490)*, vol. II, Porto, INIC, 1990, p. 251.

¹⁶ Extraído de *História de Portugal*, dir. de José Hernando Saraiva, Public. Alfa, vol. 2, p. 145.

As guerras com Castela interromperam o seu funcionamento, que, a pedido do município, é renovado em 1397. Perante a recusa de participar de alguns mercadores de fora da cidade o monarca obriga-os à inscrição nesta bolsa¹⁷. O pedido dos mercadores portugueses de renovação da bolsa permite verificar a sua eficácia no auxílio aos mercadores inscritos. Garantias de um apoio aos que se dedicam a actividades do mar.

No entanto, a criação de apoios monetários contra acidentes no mar não pode ser o único auxílio a conceder aos que cruzam o mar. É primordial anular a ocorrência de saques e a tomada de navios, actividade lícita que faz parte das funções dos corsários.

Assim, surgem as cartas de segurança concedidas a título pessoal ou de grupo. Como referem as *Ordenações Afonsinas*, é suficiente o temor que se deposita em alguém, por causa justa, para pedir uma carta de segurança, pedido que deve ser efectuado às justiças¹⁸. A guerra e a protecção que impõe contra os inimigos e contra o direito de represálias são causas justas para ser requerida a segurança.

Pretende-se através destes documentos evitar roubos, danos aos navios, tomadas de bens, mortes, ferimentos e toda a espécie de estragos que advêm dos confrontos no mar durante um período de tempo estipulado.

Não só os mercadores portugueses devem procurar receber segurança dos reinos com quem comercializam, mas é também necessário que os monarcas portugueses concedam cartas de segurança aos mercadores estrangeiros que visitam os nossos portos, de forma a anularem a acção dos corsários portugueses.

As cartas de segurança visam manter o comércio activo em épocas de guerra ou incrementar as relações comerciais por zonas mais temidas. Por vezes um pequeno incidente é o suficiente para provocar temor entre os mercadores que de imediato recorrem às cartas de segurança. É o caso do apresamento de um navio português carregado de produtos que se dirigia para Inglaterra em 1225. De tal forma a insegurança é transmitida a outros mercadores que no ano seguinte Henrique III passa mais de 100 salvo-condutos¹⁹.

¹⁷ António Cruz, *op. cit.*, p. 24.

¹⁸ *Ordenações Afonsinas*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1984, I, III, cap. CXXII.

¹⁹ *Nova História de Portugal*, dir. de Joel Serrão e de A. H. de Oliveira Marques, vol. III: *Do Condado Portucalense à Crise do Século XIV*; Lisboa, Editorial Presença, 1996, p. 514.

As mesmas inquirições contabilizam ainda em mais de 60 as embarcações de pesca existentes em Vila do Conde. Indícios de uma pesca activa que data já do reinado de D. Sancho I.

No povoamento de Paredes, D. Dinis obriga os moradores a contribuir com, pelo menos, 6 caravelas aguissadas e aparelhadas do necessário ²². Em Caminha havia 7 ou 8 pinças de pesca ²³.

Em 1363 no Porto são tantos os pescadores que quando chegam com as suas pinças e barcas à cidade o almotacé não tem tempo para partir com suficiente rapidez o pescado de modo a poderem voltar ao mar ²⁴. O pescado é distribuído pelos que o querem comprar e são retirados os devidos impostos.

Referências isoladas mas que permitem verificar que o litoral português vivia intensamente a actividade piscatória.

A pesca foi o primeiro passo dado em direcção ao mar. O Atlântico vai sendo conhecido e os habitantes ribeirinhos vão adquirindo experiência de navegação.

5. Organização das comunidades piscatórias

O primeiro documento régio sobre a pesca remonta a Afonso Henriques e ao ano de 1139. O monarca concede aos cruzados autorização para colocarem no rio um caneiro. O mosteiro era também autorizado a ter uma barca de pesca no rio ou no mar, isenta de tributo ²⁵.

No entanto, as referências à pesca em território português são anteriores à formação do reino de Portugal. Datam do período de D. Teresa as alusões à navegação no rio Minho, que em 1125 concede ao bispo de Tui o privilégio da pesca neste rio ²⁶.

²² *Descobrimientos Portugueses...*, supl. ao vol. I, p. 16.

²³ Henrique da Gama Barros, *História da Administração Pública em Portugal nos Séculos XII a XV*, dirigida por Torquato Sousa Soares, Lisboa, Sá da Costa, 1945, vol. IX, p. 286.

²⁴ *Descobrimientos Portugueses...*, supl. ao vol. I, p. 41.

²⁵ Armando Carneiro da Silva, «A pesca artesanal no rio Mondego como factor económico na vida coimbrã», *Boletim do Arquivo da Universidade de Coimbra*, vol. X, 1988, pp. 255-270.

²⁶ Alberto Sampaio, *op. cit.*, p. 110.

Concedidas de modo geral a todos os mercadores de um reino ou particularmente a companhias ou a mercadores e mestres não garantem a sua total eficácia, no entanto criam um sentimento de maior confiança.

Por vezes o facto de um navio se encontrar segurado não significa que a mercadoria que transporta ou o seu equipamento o estejam. É por este facto necessário delimitar e explicitar os que beneficiam da segurança.

Cabe à diplomacia reforçar e criar seguros mais duradouros no mar, de modo a acentuar as boas relações comerciais e evitar a ocorrência de incidentes no mar. O tratado estabelecido em 1353 entre Eduardo III de Inglaterra e os mercadores portugueses, válido por 50 anos, tem como significado o estabelecimento de seguranças que garantam as boas relações entre os dois reinos, em terra e no mar. Os mercadores comprometem-se reciprocamente a não danificar navios, mercadorias, nem outros bens, caso contrário sujeitam-se às punições da justiça.

Caberá confirmar se todas estas medidas de segurança tiveram ou não aplicação prática.

4. Composição e dimensão da marinha de pesca

Barcas, caravelas, barcos saveiros, naves, baixéis e pinças são utilizadas na pesca em mar ou nos rios. Apesar de citadas de uma maneira geral como embarcações pesqueiras, o foral de Vila Nova de Gaia de 1255 faz a distinção entre as usadas no mar, certamente as de características mais resistentes, e as utilizadas na pesca fluvial ²⁰. O mar exige barcos mais resistentes e um conhecimento da sua utilização e da navegação e a pesca em costas distantes, bem como o comércio do peixe com o exterior, nomeadamente com Inglaterra, Bretanha, Flandres, entre outros, e as baleações obrigam à utilização de barcos de grande tonelagem. A pesca de rio mais tranquila pode utilizar barcos mais pequenos.

As inquirições de 1258 fazem referência ao uso destas embarcações, indicando a existência em São João da Foz de 1 caravela, 6 pinças e 20 barcos saveiros, em Santo Tirso de 6 pinças, 1 caravela e 20 barcos saveiros ²¹.

²⁰ *Descobrimientos Portugueses...*, vol. I, p. 7.

²¹ Alberto Sampaio, «As póvoas marítimas», in *Estudos Históricos e Económicos*, vol. II, 2ª edição, Lisboa, Vega, s. d., pp. 71-72.

Tavira e em Faro, que manifestam desagrado perante a presença dos pescadores da Pedemeira. Uma concorrência não desejada pelos moradores locais.

A evolução das actividades económicas tende a criar divergências entre mercadores e pescadores, gerando-se muitas vezes conflitos.

Queixam-se os mercadores que as redes provocam alguns danos aos navios³¹ e que os açudes e caneiros colocam entraves à passagem das barcas³² e queixam-se os pescadores que frequentemente são assaltados e agredidos pelos mercadores.

Os principais núcleos piscatórios situavam-se junto às embocaduras dos grandes rios. Aí os pescadores dedicavam-se à pesca nos rios, nas barras e no mar alto.

Os rios são férteis em peixe. Como descreve Osberno, o Tejo é rico em peixe, de tal forma que *dois terços da sua corrente são de água e um terço é de peixe*³³, facto que permite a exploração económica dos recursos fluviais. As veias de Vagos, Ovar e de Amor, em Aveiro, são amplamente exploradas³⁴. No rio Mondego e no Ave era intensa a actividade de pesca e de comércio. O Douro desde muito cedo foi explorado, datando de 1120 a presença de pesqueiras, concedidas, nesta data, ao bispo do Porto D. Hugo.

Pesca-se com linha, com ou sem anzol, com venenos e com armadilhas ou mesmo à mão. Só nos rios mais profundos e no mar a pesca com barcos e redes é possível. A utilização das redes nem sempre é vista com bom grado pelos pescadores que pescam à linha, deixando transparecer a existência de um mal-estar que transparece nas reclamações de que as redes «queimam o mar»³⁵.

Pesca-se de segunda a sábado, sempre que o bom tempo o permita. Os mestres em teologia obrigam a guardar o domingo, proibindo a pesca desde sábado à noite às ave-marias até segunda de manhã³⁶. Só por especial

³¹ *Idem*, vol. I, pp. 202-203.

³² Fernando Castelo Branco, *Do tráfego fluvial e da sua importância na Economia Portuguesa*, sep. do *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Lisboa, 1958, p. 43.

³³ *Conquista de Lisboa aos Mouros em 1147. Carta de Um Cruzado Inglês*, Livros Horizonte, Lisboa, 1989, p. 33.

³⁴ *Descobrimientos Portugueses...*, vol. I, pp. 202-203.

³⁵ *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa. Livros de Reis, Câmara Municipal de Lisboa*, 1957-1958, vol. II, doc. n.º 20, p. 110.

³⁶ *Idem*, doc. n.º 16, p. 106.

Existe uma íntima relação entre a pesca e a agricultura. Apesar de a pesca marítima exigir uma maior especialização, os pescadores não ignoram as actividades da terra. Durante os meses de Inverno de difícil saída de barcos a terra garantia-lhes o sustento. A pesca realizada nos rios, ribeiros, canais, caneiros, covões, estacadas, açudes, poços, pegos, devesas e lagoas acompanhava anualmente as actividades agrícolas.

O direito de pesca é inerente ao domínio do solo. Se dentro de um senhorio se encontram cursos de água ou se a terra se localiza num porto de mar, o pescado pertencia, por norma, ao senhor.

Por vezes os monarcas reservam para si os direitos da pesca, o que demonstra o interesse pela actividade e a sua rentabilidade. Os impostos que recaíam sobre a pesca, a dizima, a alcaidaria e o nabão, tornam cobigado o seu domínio. Por este motivo, os reis frequentemente privilegiavam nobres e eclesiásticos com os benefícios da pesca.

Por motivos religiosos a pesca detinha uma grande importância nos hábitos alimentares da população, o que obriga à sua comercialização como produto alimentar de primeira necessidade e proporciona o incremento da actividade. Os dias de jejum obrigavam à disponibilidade de várias espécies, mesmo nos locais mais distantes dos cursos de água. Nas zonas interiores predominam as espécies de rio, embora através dos processos de conservação fosse fácil o abastecimento das espécies marítimas.

No séc. XII a actividade ultrapassa os limites locais e passa a procurar reservas piscatórias mais rentáveis. É o caso dos pescadores do Porto e de Vila Nova de Gaia que vão pescar à Galiza e aos portos da Inglaterra e da Bretanha²⁷, os da Ericeira, que, como refere o seu foral, iam pescar baleias, toninhas e golfinhos a outros locais²⁸, os de Punhete, que vão pescar a Santarém²⁹, e os de Leça e Matosinhos vão com os seus pescados a Aragão³⁰. A Sesimbra e a Setúbal vêm pescar barcos de outros lugares do reino.

A pesca em localidades distantes provoca por vezes questões entre os pescadores locais e os provenientes do exterior, situação vivida no Algarve, em

²⁷ *Descobrimientos Portugueses...*, vol. I, pp. 94-97.

²⁸ Fernanda Espinosa, *Escritos Históricos*, Porto, 1972, p. 59.

²⁹ *Chancelarias Portuguesas. D. Pedro I*, Lisboa, INIC, 1984, p. 159, n.º 401.

³⁰ *Descobrimientos Portugueses...*, supl. ao vol. I, p. 79.

mandado régio podem os pescadores obter a permissão de aos domingos e dias santos tirarem redes e pescados, depois de sair da missa³⁷. O desrespeito é punido com o pagamento de uma coima.

Pescam-se várias espécies de peixe, quer de rio quer de mar, ambas rentáveis para os pescadores. No entanto, são as espécies de maior porte que garantem maiores lucros, mas que também necessitam de um maior investimento inicial.

Algumas restrições são colocadas, em determinados locais, à pesca. Proíbe-se a pesca livre em detrimento do monarca e dos senhores e proíbe-se a pesca com meios que pudessem provocar o extermínio das espécies.



Pescadores³⁸

A pesca da baleia desde o séc. XIII que é citada na documentação. As referências futuras aludem a uma continuidade da pesca da baleia e à sua exportação, sabendo-se que a Flandres era um dos lugares de destino³⁹.

A ela se referem os forais de Gaia, Ericeira, Silves, Loulé, Faro, Tavira e Castro Marim⁴⁰. Existia em Lagos em data anterior a 1358, ano em que são dados privilégios aos maiores da baleação de Lagos, e confirmados os seus privilégios. Pelos portos de Sines e de Sesimbra pesca-se para a Ordem de Santiago, entre outras espécies, a baleia. No reinado de Afonso IV, em Porto Novo, pescam-se baleias que são levadas para o exterior a troco de trigo.

Atouguia deve o seu nome à pesca desta espécie e parece atingir aqui altos rendimentos, por este motivo D. Fernando reserva os direitos que recaiam sobre as baleias da doação dos direitos de Atouguia feita a Aires Gomes da Silva.

As galés do rei participam na baleação do rei no porto de Atouguia e a sua organização encontra-se sob a alçada do almirante e dos vintaneiros locais⁴¹. Aqui ingressam os 30 remeiros recrutados entre os moradores da vila⁴². Juntamente com estes remeiros, por mandado régio, ingressam os moradores de Peniche recrutados para a baleação. Obtinham a isenção deste serviço através do pagamento da vintena de todos os pescados do porto⁴³.

Para obter seguras possibilidades de lucro o monarca arrenda as baleações. Em 1340 são arrendadas as baleações reais ao mercador Afonso Domingues, demarcadas desde a foz do Minho até à do Guadiana, durante um período de seis anos. Estipula o contrato o pagamento de 3500 libras no primeiro ano e 5000 nos restantes. A coroa fornecia 60 mós de trigo de Beja ou de Serpa que ele levaria para fora do reino para comprar cordas, armas e outros bens necessários à baleação. O arrendatário fica com duas casas em Peniche, onde reside, dispõe de madeiras e sal e recebe como privilégio a isenção do pagamento de direitos sobre o trigo, a farinha e as carnes que levasse para os portos onde se efectua a pescaria. Compete ao monarca fornecer o sal para conservação das carnes de baleia, coca, musaranhas, roazes, sereias e de outros peixes semelhantes.

³⁹ *Descobrimientos Portugueses...*, vol. I, supl., pp. 51-60.

⁴⁰ Fernanda Espinosa, *op. cit.*, p. 172.

⁴¹ *Descobrimientos Portugueses...*, vol. I, pp. 45-46.

⁴² *Idem*, supl. ao vol. I, p. 50.

⁴³ *Idem*, supl. ao vol. I, p. 45.

³⁷ *Descobrimientos Portugueses...*, supl. ao vol. I, p. 458.

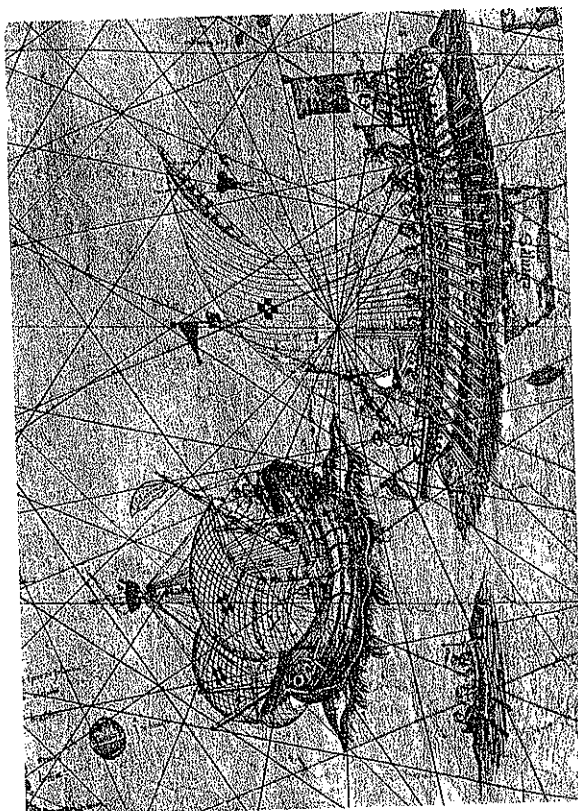
³⁸ *História de Portugal (1245-1640)*, dir. de José Hermano Saraiva, vol. II, p. 217.

CAPÍTULO II

MARINHA DE GUERRA

1. Composição e dimensão da marinha de guerra

Naus e galés régias armadas e equipadas com elementos de artilharia indispensáveis surgem como primeiros participantes nos conflitos. Constituem ainda a marinha de guerra embarcações mercantes e de pesca, que se armam sempre que for requerido pelo monarca, navios que servem de apoio, transportando homens, cavalos ou alimentos para auxílio a algum sitiamento e navios que assaltam os designados de «inimigos».



Navios do séc. xv ¹

¹ Extraído de José Hermano Saraiva, *História de Portugal*, vol. II, p. 99, Public. Alfa, Lisboa.

⁴⁴ *Idem*, vol. I, pp. 24-25.

Como senhores das baleações, os monarcas comprometem-se a fornecer o sal necessário para as baleações e a prover de salarias os locais onde as mesmas não existissem.

Rendimentos seguros proporciona também a almandrava que João Mamedes de Setúbal e Bonanati se propuseram estabelecer entre Sines e Setúbal para a pesca de auns, delfins, toninhas e espadartes. Ajustaram com D. Dinis o contrato de pagarem à coroa a dízima e a sétima parte da pescaria. O rei emprestava-lhes a soma de 1500 libras para a fazerem e nos três anos seguintes comprometem-se estes a pagar as 1500 libras e durante os dez anos seguintes os encargos referidos no contrato ⁴⁴.

A junção de embarcações de particulares às já participantes de guerra incrementam a possibilidade de vitória no combate. Quando se impõe o aumento do número de navios nas armadas, mestres e mercadores colocam os seus à disposição e fretam-se outros.

Facilmente se perdem navios ao sabor de uma tormenta, de um conflito armado ou de investidas de piratas e de corsários. Facilmente, também, se aumenta o seu número. Quando uma embarcação é tomada imediatamente é colocada na posse do monarca, que a utiliza como sua. A compra ou a construção de novas embarcações são outros meios mais simples de o rei reforçar o número dos seus navios, mas também um dos meios mais dispendiosos.

As indicações que surgem na documentação referentes à composição da marinha de guerra permitem calcular o número de navios colocados à disposição dos conflitos. Há que ter em conta que entre os números apresentados se encontram navios régios, de particulares e outros provenientes do auxílio externo. Há ainda que ter em conta os enganos deliberados ou não que contêm as crónicas quando se referem ao número de navios prestados para combate e ao número de baixas sofridas. Desta forma indicar com clareza a dimensão da marinha de guerra é uma tarefa difícil de concretizar.

No entanto, é possível recolher alguns dados da documentação relativos à presença dos navios em conflitos que permitem tirar algumas conclusões sobre o seu número aproximado.

Os primeiros valores referidos no quadro parecem excessivos. Tal número de galés implicaria uma organização desde o séc. XII da marinha e dos seus quadros, o que pressupõe um desenvolvimento anterior a esta data. Na realidade, só no reinado de D. Dinis se assiste a esta organização.

Pelos dados numéricos referidos estima-se que a marinha de guerra seria constituída no reinado de D. Dinis e nos posteriores por cerca de 30 galés.

A participação de 10 navios em auxílios externos é um número que se repete e que provavelmente se encontra associado a uma política cautelosa dos monarcas que prevê em simultâneo as necessidades de defesa e o continuar das actividades económicas em que se envolviam as galés régias.

Quadro II – Número de navios que participaram em armadas

Data	Destino	Número de navios participantes
1182, Outubro, 17	Ceuta	21 galés
1189	Cerco a Silves	40 galés e algumas galeotas
1217, Outubro, 18	Conquista de Alcácer do Sal	32 navios
1295	Inglaterra. Auxílio a Filipe, o Belo	4 navios
1336, Setembro	Assalto a Vila de Lepe, na Andaluzia	20 galés
1337	Encontro com castelhanos	30 galés
1337, Julho, 21	Cabo de São Vicente	20 galés
1340	Batalha do Salado	10 galés
1341	Auxílio de Castela	10 galés
1342	Auxílio de Castela	10 galés
1359	Auxílio de Castela	10 galés e uma galeota
1364	Auxílio de Castela	10 galés
1369?	Galiza	8 galés
Verão de 1369 – Outono de 1370	Sevilha	30 naus do reino, 28 galés suas e 4 fretadas a Rénel de Guirimaldo.
1370	Barcelona	7 galés
1373	Cerco de Lisboa	4 galés e algumas naus
1374-1375	Auxílio de Castela	5 galés
1381, Junho, 17	Saltes	21 galés, 1 galeota e 4 naus
1384, Julho, 18	Tejo	17 galés, 1 galeota e 17 naus
1386	Inglaterra	10 galés

2. O aprontamento das armadas

A história da formação da marinha no noroeste peninsular encontra-se intimamente ligada à acção de Diogo Gelmirez ². O arcebispo pede a intervenção dos genoveses com o propósito de instruir os homens do mar nas técnicas de construção e de navegação.

² Cesáreo Fernandez Duro, *La Marina de Castilla*, Instituto de Estudios Zamoranos Florián de Ocampo, Madrid, 1995, pp. 19-23.

Uma vez que datam da época de D. Teresa as primeiras referências a navios originárias do Condado Portucalense, a iniciação da marinha nacional estará de alguma forma ligada a esta intervenção.

A partir deste momento encontra-se iniciado o processo de criação e de organização de um corpo de oficiais que orientem um determinado número de navios e a sua tripulação na participação em conflitos militares.

A preparação de uma armada exige um trabalho antecipado de organização dos diversos elementos necessários à sua constituição e de um financiamento elevado que suporte os gastos do aparelhamento, aprovisionamento e pagamento do soldo.

É o número de navios participantes que determina o tempo necessário à sua preparação. No caso de constituição de grandes armadas podem ser precisos vários meses. As armadas de defesa aprestam-se rapidamente, o que demonstra a eficácia da constituição de um corpo de resistência às invasões da costa.

Para melhor preparar as armadas criaram-se algumas instituições e nomearam-se os oficiais encarregues dos procedimentos necessários.

Órgão de importância primordial nas suas constituições, a escrivania da armação das galés regista e emana as escrituras oficiais. Todos os documentos pertencentes à armação da frota régia (a entrega das cartas aos alcaides, arrais, peitais e a todos os oficiais das armadas) e o pagamento do soldo dos embarcados estão a seu cargo. Os processos conduzidos perante o almirante, o capitão e perante todos os outros oficiais encarregues da aplicação de justiça sobre os homens do mar são aqui registados³.

Depois de iniciado o processo, é primordial proceder ao recrutamento de homens de armas, de marinheiros e de remeiros, por vezes tão à pressa que se impõe a reunião de homens à força e indiscriminadamente pelas vilas e pelos seus termos. O importante é preencher os lugares desguarnecidos das galés.

Importante também é o abastecimento dos navios. A produção do biscoito, requerido em grandes quantidades, necessita de tojo que alimente os fornos, de farinha em abundância e de mão-de-obra suficiente. Assim como a preparação das carnes, dos peixes e do vinho necessita de um financiamento imediato.

³ *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a Sua História*, public. e pref. de João Martins da Silva Marques, Lisboa, INIC, 1988, vol. I, p. 237.

Estes preparos exigem vários meses de trabalho intensivo. Para os apressar são forçados os homens e tomados os seus animais para o transporte de cargas. Por estes motivos muitos fogem das localidades onde vivem.

Não tendo disponíveis as quantidades monetárias para efectuar de imediato as compras, o rei contrai dívidas ou adquire os produtos por preços mais baixos que os de mercado, ou ainda, em último recurso, toma os bens da população.

Para financiar o aprontamento das armadas podem ainda ser lançados impostos extraordinários e pedidos empréstimos. Os concelhos são obrigados a contribuir com mantimentos e homens às suas custas durante seis semanas, serviço obrigatório que evidencia a existência de uma armada ou de armadas de defesa e vigia da costa, com carácter mais ou menos permanente, que é accionada em caso de ataque. Um reforço às inúmeras torres de atalaia que existiam ao longo da costa.

Primordial em todos estes preparativos é a reparação e o aparelhamento dos navios. Os carpinteiros substituem as partes danificadas, reforçam outras e encaixam as peças de artilharia. Os calafates tapam com resina e pez as fendas dos navios.

A grande frequência das armações e a presença de um grande número de navios nas armadas trazem implicações para a economia, por vezes graves, e um desgaste acentuado da sociedade.

A anulação de forças de piratas e de corsários, as expedições contra as costas muçulmanas, granadinas e marroquinas, as guerras contra Castela e contra Granada e as expedições de descoberta moveram a criação de armadas. Concretizados ou não os objectivos que as promoveram, torna-se necessário conceder privilégios à população e fazer doações aos mais altos oficiais para garantir apoios futuros.

As primeiras referências à constituição de uma armada, não discutindo a validade da informação, surgem associadas à figura de D. Fuas Roupinho, que em Julho de 1180 parte rumo ao cabo Espichel para expulsar uma esquadra de galés muçulmanas que assola o estuário do Tejo⁴. Neste encontro são tomadas embarcações infieis que são de imediato trazidas a Lisboa. Reparada a esquadra e reforçada com as galés apresadas, D. Fuas Roupinho

⁴ Armando da Silva Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa (1139-1521)*, Lisboa, Sá da Costa, 1989, vol. I, p. 15.

sai novamente a correr as costas do Algarve e entra na baía de Ceuta, onde demora dois dias a apresar as embarcações inimigas⁵.

A 17 de Outubro de 1182, uma outra esquadra, esta composta por 21 galés, comandada por D. Fuas, encontra-se em frente a Ceuta com uma armada de 54 galés mouras. Neste conflito perdem-se 11 galés e morre D. Fuas Roupinho⁶.

Fantasia ou realidade, a verdade é que a marinha conta já, nesta data, com cargos e funções determinadas. A concessão em 1179 do foro de cavaleiro ao alcaide, a dois espadeleiros, a dois proeiros e a um petintal, permite constatar a hierarquização e organização que a marinha detém neste primeiro reinado. Insipiente ainda, mas em vias de formação como instituição.

No reinado de Sancho I as expedições a Alvor e Silves contam com a intervenção portuguesa e com o auxílio externo. Em 1189 chega a Lisboa uma armada de cruzados composta por cerca de 50 embarcações vindas da Dinamarca e da Frísia a caminho da Terra Santa. A este contingente associam-se navios portugueses e, em conjunto, atacam Alvor.

A esta frota de cruzados seguiu-se uma outra composta por mais de 50 navios holandeses, alemães, flamengos, dinamarqueses e frísios, à qual se juntam cerca de 40 galés portuguesas e algumas galeotas. Após uma longa demora cumprem o objectivo proposto de cercar e tomar Silves⁷. Os navios contavam com o auxílio do cerco do exército terrestre.

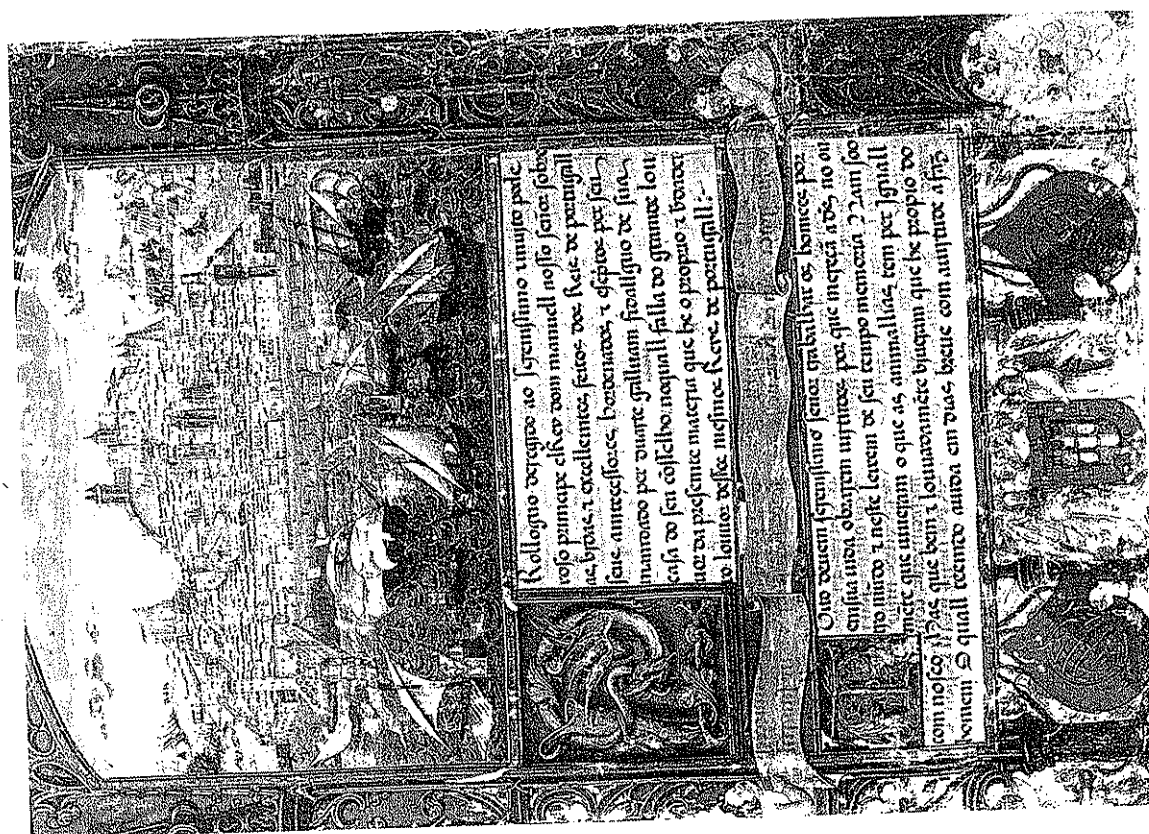
De Silves saíram numerosas incursões de piratas muçulmanos que por via marítima assolavam Lisboa e Alcácer do Sal. A conquista desta cidade assegurava a passagem das rotas do comércio internacional que contavam com a passagem por Lisboa. Aqui se acolhiam os navios italianos que se aventuravam a passar o estreito de Gibraltar⁸.

⁵ Ignácio da Costa Quintela, *Anais da Marinha Portuguesa*, 1.ª parte, primeira memória, Lisboa, Ministério da Marinha, p. 8.

⁶ Idem, *ibidem*, 1.ª parte, primeira memória, Lisboa, Ministério da Marinha, s. d., pp. 8-9.

⁷ *História de Portugal*, direcção de José Mattoso, vol. II: *A Monarquia Feudal (1096-1480)*, 1.ª edição, Lisboa, Círculo de Leitores, 1993, p. 94.

⁸ Idem, *ibidem*, vol. II, p. 94.



Lisboa cercada por um exército inimigo⁹

⁹ Extraído de *História de Portugal*, dir. de José Hermano Saraiva, vol. 2, Public. Alfa, 1983, p. 78.

Apesar de não existirem outras referências à acção de armadas em conflitos políticos, a carta expedida por D. Sancho I em 1204 alude à constituição de armadas e ao abastecimento dos navios. Proíbe este documento ao alcaide da vila, ao alcaide dos navios e aos alvazis de forçarem os homens do concelho de Lisboa a entregarem vinho, pão, pescado, carnes e outros bens. A presença do alcaide dos navios e a tomada de bens deixa transparecer o continuar dos conflitos no mar. As incursões militares contra Leão (1195/96-1199) contaram certamente com expedições navais.

A próxima referência documental acerca da intervenção militar de armadas na conquista de terras ao sul situa-se no reinado de Afonso II, na conquista de Alcácer do Sal, em 1217. Também aqui se manifesta de grande importância o auxílio dos cruzados frísios e alemães que contribuíram para a realização da empresa com 100 navios. Conta ainda este combate com a participação de voluntários portugueses, entre eles o bispo de Évora e o abade de Alcobaça¹⁰. Alexandre Herculano é de opinião que 32 navios portugueses se juntam a esta frota¹¹.

Do reinado de Sancho II são escassas as referências que surgem quanto à participação de galés portuguesas em conflitos militares. No entanto, a marinha continua a seguir o seu desenvolvimento natural e contínuo. É possível depreendê-lo na obrigação que têm os judeus em dar uma âncora e um calabre cada vez que um navio é lançado ao mar e sempre que D. Sancho fazia frota. Do mesmo modo, as referências às taracenas e os privilégios dados aos marinheiros do rei remetem para a continuidade de uma actividade marítima. Assim o incentiva a bula de Gregório IX, que concede indulgências a quem acompanhar o monarca no conflito contra os muçulmanos, por mar e por terra.

Para pôr termo à presença muçulmana, em 1249, o ataque e o bloqueio de Faro contam com uma frota portuguesa que se compunha de «navios grossos, fortalecidos de coiros enervados».

Como seria de esperar, a conquista de Lisboa e das cidades portuárias do Algarve foi seguida de ataques de piratas e de corsários muçulmanos.

¹⁰ *História de Portugal*, dir. de José Hermano Saraiva, vol. II, p. 118.
¹¹ Alexandre Herculano, *História de Portugal desde o começo da monarquia até ao fim do reinado de D. Afonso III*, notas e críticas de José Mattoso, Lisboa, 1980-1981.

Os danos que estes provocam à população produzem o despovoamento das zonas ribeirinhas, sobretudo de Abril a Novembro, período de intensas razias¹², e consequentemente reduzem a produtividade local. Impõe-se a criação de meios, que uma vez accionados proporcionem uma defesa eficaz da costa. É primordial o desenvolvimento da marinha, o aumento do número de navios de guerra e o aparelhamento de estruturas de apoio terrestre.

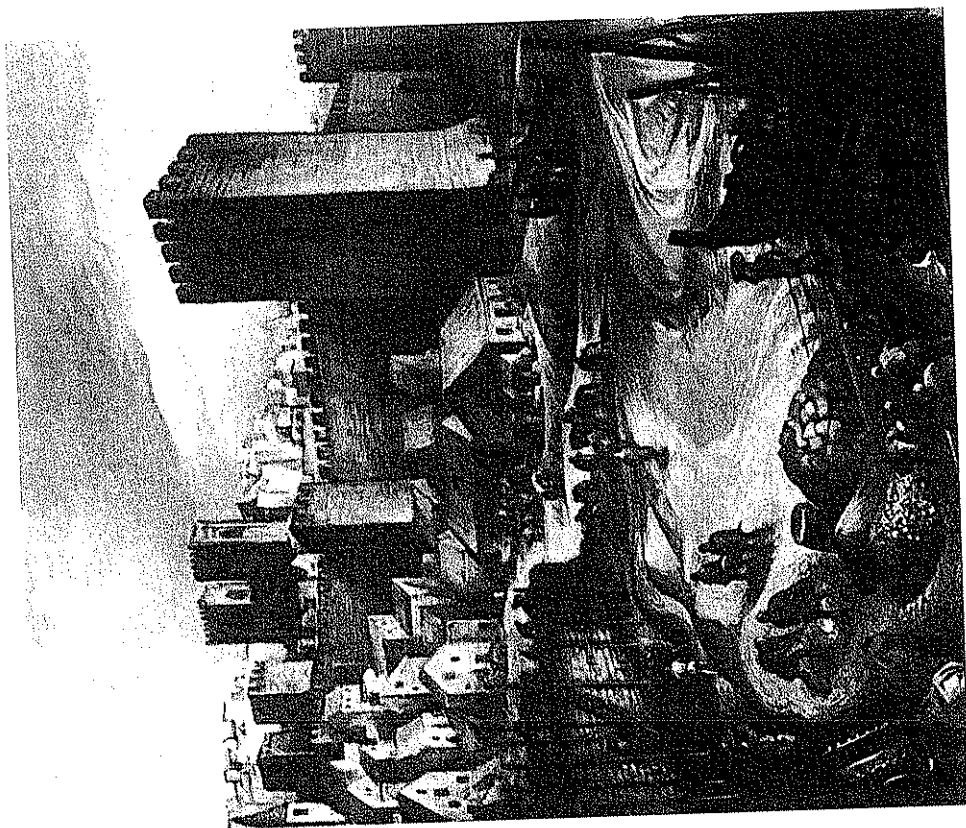
É neste contexto que se insere a preocupação de Afonso III, pelo desenvolvimento da construção naval. A doação em 1260 de uma casa na Ribeira Velha, junto às taracenas, ao construtor João de Miona por lhe ter construído uma nau¹³ e a restituição de uma casa tomada a João Eanes, carpinteiro da Ribeira de Lisboa, demonstram este interesse.

Em 1266 parte para Sevilha em auxílio de Afonso X¹⁴ uma armada comandada pelo infante D. Dinis. Contou a sua preparação com empréstimos dos concelhos, sendo de referir as 4000 libras emprestadas pelo concelho de Coimbra para a realização desta expedição¹⁵.

A guerra civil castelhana agrava as relações entre Portugal e Castela, que a partir de 1293 iniciam um processo de guerra aberta que conduz a Alcaúses¹⁶.

A situação torna-se difícil para os portos e navios portugueses que constantemente são atacados por castelhanos¹⁷. A cidade de Lisboa é assaltada por navios, facto que obriga à construção de um muro desde a Torre da Escrivania até à Rua Nova¹⁸.

¹² Cesáreo Fernandez Duro, *op. cit.*, p. 20.
¹³ Ignácio da Costa Quintela, *op. cit.*, p. 13.
¹⁴ *Idem, ibidem*, p. 12.
¹⁵ *Descobrimentos Portugueses...*, vol. I, supl., p. 377.
¹⁶ *História de Portugal*, direcção de José Mattoso, vol. II, p. 150.
¹⁷ *Descobrimentos Portugueses...*, supl. ao vol. I, pp. 17-18.
¹⁸ *Idem*, supl. ao vol. I, pp. 18-19.



A renovação material do País. Em cima: pormenor da gravura de Bráunio, que revela que no séc. XVI ainda se mantinha de pé em grande parte a muralha que D. Dinis mandou construir ao longo da margem do Tejo para proteger a cidade de assaltos marítimos. Em baixo: os trabalhos de construção da muralha da Ribeira, segundo uma reconstituição histórica da autoria do pintor Martins Barata publicada na *História de Lisboa* ¹⁹.

¹⁹ Extraído de *História de Portugal*, dir. de José Hermano Saraiva, vol. 2, Public. Alfa, 1983, p. 99.

Estes assaltos, que muito dizimam a população, sempre vítima de conflitos políticos, eram também realizados por portugueses às populações ribeirinhas do reino vizinho. Confirma-o o primeiro testamento de D. Dinis de 1299 ²⁰. Esta situação implica a formação de um corpo defensivo da costa e outro de ataque composto por um maior ou menor número de navios.

Em 1295 algumas embarcações portuguesas (*Deus de Portugal, Santa Maria de Portugal, Santa Maria de Vila do Conde, Nossa Senhora de Portugal*) juntam-se à armada de Filipe, o Belo, contra Eduardo I de Inglaterra ²¹. A presença destes navios particulares, em auxílio do monarca francês, justifica-se pelo facto de Filipe, o Belo, em 1290 ter concedido privilégios de importância significativa aos mercadores portugueses residentes em Harfleur, colocando-os sobre a sua protecção.

Em 1296 entra Afonso X em Portugal, acompanhado de uma armada de naus e de galés. Tomou em Lisboa algumas embarcações comerciais carregadas de mercadorias. O almirante português, provavelmente Nuno Fernandes Cogominho, armou algumas galés e seguiu os castelhanos. Alcançou-os e derrotou-os ao largo de Sines e trouxe alguns cativos a Lisboa, juntamente com as presas ²². Narrações sempre suspeitas mas que merecem ser apontadas como testemunho da acção da marinha na defesa do território.

A reforçar e a privilegiar esta participação activa dos homens do mar em conflitos externos encontra-se a confirmação dos foros e costumes, em 1298, aos alcaides, arrais e petuntais das galés do rei, a isenção de hoste, anúduva e de fossadeira, entre outros impostos régios, o privilégio de não serem forçados por dívidas e a concessão da honra de infância aos alcaides das galés.

Após as tréguas e a definição da fronteira em 1297 em Alcanises, D. Dinis depara-se com outro perigo que, a todo o momento, é já de longa data, pairava nas costas portuguesas — os muçulmanos. A sua actividade militar encontra-se reactivada desde 1275 com os frequentes desembarques vindos do Norte de África.

²⁰ *Descobrimentos Portugueses...*, supl. ao vol. I, pp. 384-385.

²¹ Rosalina Branca da Silva Cunha, «Subsídios para o estudo da marinha de guerra na 1.ª dinastia», *Revista da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa*, t. XX, 2.ª série, nº 1, Lisboa, 1954, p. 77.

²² Ignácio da Costa Quintela, *op. cit.*, pp. 15-16.

Estes ataques manifestam-se contínuos, principalmente no vale do Guadalquivir. Portugal não fica imune a estas investidas. O desenvolvimento das actividades económicas e o movimento dos portos aumenta o perigo dos assaltos conduzidos contra as embarcações carregadas de mercadorias. O conflito que opõe cristãos e muçulmanos em território português não se solucionou com a conquista do Algarve. As situações de conflito sucedem-se. Perante as constantes ofensivas muçulmanas, impõem-se ainda que os barcos corsários portugueses se dirijam às costas africanas e actuem com os mesmos objectivos dos piratas e corsários muçulmanos em terras portuguesas. O termo da reconquista em território português permite o deslocar da frente do conflito para Granada e para Marrocos, o que muito proporciona as visitas portuguesas ao território infiel.

A incentivar a situação de guerra, no primeiro quartel do séc. XIV cresce em toda a Península um espírito de guerra ao infiel. É neste contexto que em 1309 Fernando IV, D. Dinis e Jaime II unem forças contra Algeciras²³ e que em 1319 se encontram os projectos malogrados da criação de uma armada de ofensiva em terras muçulmanas.

Neste panorama de agressividade temem-se investidas provenientes de Ceuta. É necessário preparar a defesa dos portos do Algarve e das embarcações que circulam em rotas mais a sul. D. Dinis toma consciência da importância das actividades militares do mar e da defesa marítima, tão necessária aos moradores ribeirinhos, a mercadores e a pescadores.

É necessário equipar as galés, organizar armadas que proporcionem a defesa e de imediato providenciem os contra-ataques. Neste contexto inserem-se a nomeação do almirante Manuel Pessanha e a atribuição de João XXII, em 1320, do dízimo das rendas eclesiásticas de todo o reino, durante um período de três anos, para financiamento das galés, sob pretexto de guerrear os muçulmanos²⁴.

Impõe-se o continuar da guerra contra os infiéis. O reino de Castela, ainda envolvido na cruzada peninsular, coloca-se em vantagem perante o papado. D. Dinis não se pode manter à margem desta questão. Por outro lado, é

²³ Manuel García Fernández, «Las relaciones internacionales de Alfonso IV de Portugal y Alfonso XI de Castilla en Andalucía», actas das *II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, vol. I, Porto, INIC, 1987, pp. 201-216.

²⁴ *Descobrimentos Portugueses...*, vol. I, p. 40.

imperativo que as armadas continuem a actuar e a defender a costa dos frequentes assaltos muçulmanos.

Parece ter sido cumprido o objectivo de D. Dinis de continuar as investidas contra os infiéis. As sucessivas concessões de bens e de privilégios a Manuel Pessanha, entre 1317 e 1322, e uma carta de remissão de cinco muçulmanos cativados pelo almirante em 1321²⁵, indica claramente o aprisionamento em actividades bélicas.

A vontade de os guerrear encontra-se bem patente nos testamentos de D. Dinis. Para a perpetuar, mesmo após a sua morte, o primeiro testamento deixa a quantia de 3000 libras a um cavaleiro que em nome do rei vá à Terra Santa combater durante dois anos. O segundo testamento acrescenta a quantia de 10 000 libras para tirar cativos cristãos da terra de mouros.

O reinado seguinte continua a ser marcado pelos mesmos confrontos. É por este motivo que João XXII concede a Afonso IV e a Afonso XI de Castela os rendimentos do primeiro ano em que os benefícios eclesiásticos estiverem vacantes, a vigorar por um período de cinco anos²⁶.

Em 1333 há notícia do auxílio de Afonso IV ao monarca castelhano, com algumas galés, para cercar Gibraltar.

Os anos compreendidos entre 1336 e 1339 são de conflito com Castela. As regiões costeiras são mais uma vez incluídas num processo de destruição.

Em Agosto de 1336, Afonso IV entrega a D. Gonçalo Camelo uma esquadra de 20 galés guarnecidas com 2000 homens que parte para a Andaluzia com o intuito de assaltar Vila de Lepe²⁷. Mas os obstáculos criados pelos castelhanos foram eficazes. No mesmo ano, Manuel Pessanha parte para as Astúrias, onde apresia embarcações de pesca²⁸.

Em 1337, parte de Sevilha uma armada castelhana composta por 30 galés com 7500 homens²⁹. De Lisboa sai ao seu encontro o almirante Pessanha com 30 galés. Uma tempestade destrói as duas frotas, obrigando-as a regressar aos locais de partida³⁰.

²⁵ *Idem*, supl. ao vol. I, pp. 27-28.

²⁶ *Idem*, vol. I, pp. 51-52.

²⁷ Ignácio da Costa Quintela, *op. cit.*, p. 17.

²⁸ *Idem*, *ibidem*, p. 18.

²⁹ *Idem*, *ibidem*.

³⁰ *Idem*, *ibidem*.

Em Maio deste ano ouvem-se as queixas do concelho de Paredes contra o recrutamento dos seus homens isentos. Imposição da presença de grande número de navios nas expedições que por estes meses se reuniram.

Ainda no mesmo ano, no mês de Julho, parte Pessanha com 20 galés. No cabo de São Vicente encontra uma armada espanhola. A vitória coube aos castelhanos, que tomaram oito galés e afundaram seis³¹. Os prisioneiros, entre eles o almirante Manuel Pessanha e o seu filho Carlos, mantêm-se cativos até 1339, data das tréguas assinadas entre os dois reinos.

Apesar das desavenças com Afonso XI, em 1340 Afonso IV concede-lhe auxílio militar no cerco a Tarifa e na batalha do Salado. Desta vez o inimigo é comum. Os muçulmanos mais uma vez desembarcam na Península Ibérica. Algeciras e Gibraltar são os locais escolhidos por Abul-Hassán para aportar os contingentes que vêm desde Ceuta. O rei de Marrocos alia-se ao de Granada e prepara-se para seguir para norte. Portugal e Castela, temendo os confrontos que certamente se seguiriam, unem forças e pedem auxílio a Aragão.

A esquadra portuguesa comandada por Manuel Pessanha compõe-se por 10 galés. A frota portuguesa dirige-se a Cádiz, onde permanece. O almirante reflecte nesta precaução o temor de um desembarque muçulmano no Algarve. Assim, não abandona completamente a sua defesa. Afonso IV pede a Pessanha para voltar ao Algarve enquanto caminha em direcção a Tarifa com um contingente armado. Reúne-se ao exército cristão e perto do rio Salado dá-se o encontro com os muçulmanos. A vitória do Salado, que cabe aos reis cristãos, afasta do território português o perigo infiel³².

Pretendia Afonso IV continuar uma acção defensiva e ofensiva no Estreito, quer em Granada quer no Norte de África. Movia-o um fervor religioso mas também a defesa do litoral algarvio.

É neste contexto que em 1341, a 30 de Abril, o papa Bento XII concede a Afonso IV, durante dois anos, a dízima de todas as rendas eclesiásticas do reino. Estão isentos os cardeais que tivessem benefícios no reino, os freires da Ordem do Hospital, os mestres e freires das Ordens de Cristo, Santiago e Avis³³. O montante destina-se à protecção da costa portuguesa ou a ser utilizado em investidas directas aos reinos de Benemarim e de Granada.

³¹ Idem, *ibidem*, pp. 18-19.

³² Idem, *ibidem*, p. 19.

³³ *Descobrimentos Portugueses...*, vol. I, pp. 66-74.

O contexto desta bula e os já referidos conflitos com os reis muçulmanos remetem para uma intervenção nas costas de África e para o continuar da cruzada em terras infiéis. A intenção é também o cometimento de assaltos, de roubos e o aprisionamento.

Na Primavera de 1341, uma expedição de 10 galés, comandadas por Carlos Pessanha, parte em socorro de Castela³⁴. Afonso XI contratara em Génova 15 galés³⁵ (tradição das galés genovesas armadas para a guerra). As 52 galés que compunham a armada cristã encontram e derrotam os muçulmanos no rio de Bullones.

Em 1342, parte novamente uma expedição, sob o comando de Carlos Pessanha, com 10 galés para auxílio de Castela³⁶. Pretendia-se cercar e conquistar Algeciras. Por se prolongar o cerco o almirante retira-se para Lisboa. Foi possivelmente esta vitória contra os reis muçulmanos de Granada e de Marrocos que mereceu a inscrição na igreja de Santo Estêvão em Génova³⁷.

Em 1345, de novo o papa Clemente VI concede a Afonso IV a dízima das rendas eclesiásticas para a guerra contra o rei de Benemarim³⁸. Perante a assinatura de tréguas, estabelecidas entre os muçulmanos e os reis peninsulares, com excepção do português, impunha-se a Afonso IV colocar-se numa posição de conflito e continuar as desavenças. Era do interesse dos papas de Avignon continuar o conflito com os muçulmanos em terras peninsulares e sobretudo desviar a atenção de Afonso IV das Canárias. Luis de la Cerda, castelhano emigrado em França, onde foi almirante, em 1344 recebeu o título de «Príncipe das Afortunadas».

Em 1349, parte nova esquadra de galés para auxílio de Castela no cerco de Gibraltar³⁹. O cerco durou até Março de 1350.

Em 1355 uma outra bula concede dízima dos rendimentos eclesiásticos por quatro anos, a ser dividida entre Afonso IV e o Sumo Pontífice. Mais uma vez o objectivo é o de combater os muçulmanos. Estes, sob pretexto de quererem guardar alguns castelos da sua posse posicionados no reino de Castela, lançam-se sobre Portugal e cometem algumas atrocidades.

³⁴ Ignácio da Costa Quintela, *op. cit.*, p. 20.

³⁵ Armando da Silva Saturnino Monteiro, *op. cit.*, p. 21.

³⁶ Ignácio da Costa Quintela, *op. cit.*, p. 20.

³⁷ *Descobrimentos Portugueses...*, supl. ao vol. I, p. 279.

³⁸ Idem, vol. I, pp. 83-85.

³⁹ Ignácio da Costa Quintela, *op. cit.*, pp. 20-21.

Em 1359, parte Lançarote Pessanha comandando 10 galés e uma galeota ao encontro de Pedro, o Cruel, no Ebro ⁴⁰. Após três meses no mar, tempo estipulado pelo rei para permanência da armada em auxílio de Castela, regressa a Portugal. Alguns navios permanecem no local a assaltar embarcações mais desprotegidas, uma das estratégias utilizadas com o intuito de enfraquecer o inimigo.

A partida de uma armada ao encontro do conflito obriga ao estabelecimento de uma defesa em território nacional. Já no ano anterior os mercadores do Porto estão atentos para uma chamada do monarca contra eventuais ataques de aragoneses na linha costeira. Grande parte destes mercadores são obrigados, pelo bom decorrer dos seus negócios, a partir, deixando assim lesada a defesa. D. Pedro não coloca qualquer impedimento a esta partida. Apesar da guerra, os movimentos comerciais de grosso trato devem decorrer na sua normalidade de modo a evitar perdas ⁴¹.

Estes anos de sucessivas intervenções da marinha em actividades militares provocam um desgaste enorme na população, que expõe ao monarca as suas reclamações. Sem dúvida o recrutamento é um dos principais motivos de discórdia.

A constituição de armadas defensivas não é suficiente para impedir as entradas de estranhos nas zonas ribeirinhas. É necessário criar outras estruturas que protejam o litoral e manter presentes homens que possam actuar em caso de desembarque.

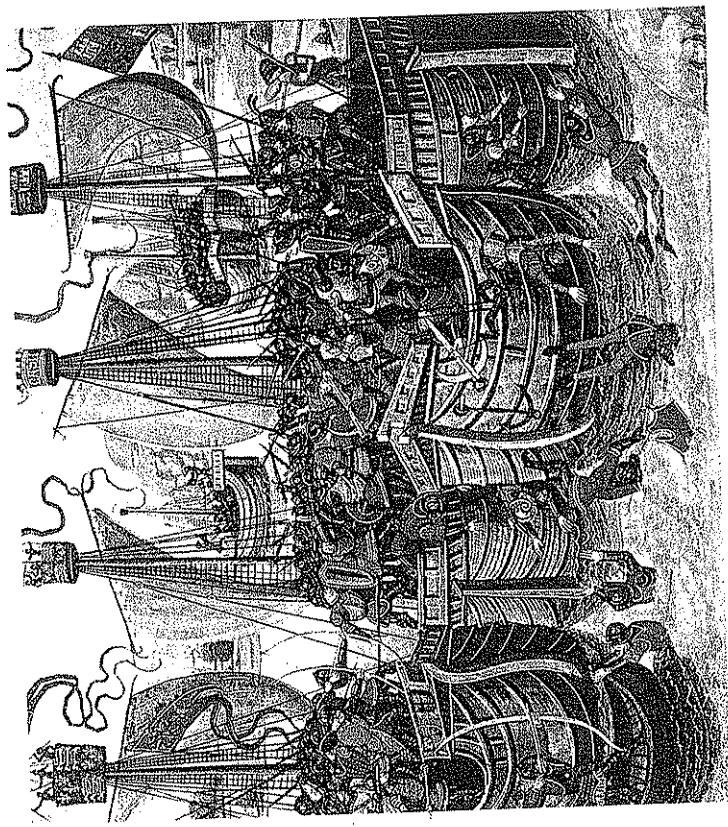
O conflito que opõe Castela a Aragão obriga a participação portuguesa, que em 1364 envia 10 galés em auxílio de Castela. Lançarote Pessanha reúne-se em Cartagena com a armada castelhana.

De imediato repetem-se as questões relativas ao recrutamento. Desta vez os protestos partem dos moradores da Póvoa de Paredes, que apelam aos privilégios concedidos por D. Dinis de isenção de ingressar nas galés. O almirante, possivelmente encontrando algumas dificuldades com o ingresso de remeiros, obriga-os a embarcar nas 10 galés régias que compõem a armada que parte em auxílio de Castela ⁴².

⁴⁰ Idem, *ibidem*, pp. 21-22.

⁴¹ AHMP, *Livro 1 de Pergaminhos*, doc. 48.

⁴² *Descobrimentos Portugueses...*, vol. I, pp. 117-118.



Combate naval entre navios castelhanos e ingleses, em 1342 (iluminação da *Crônica de Froissart*) ⁴³

O reinado de D. Fernando está marcado por uma intensa actividade bélica, onde a acção da marinha de guerra se manifesta de grande importância.

De assinalar também o amplo contributo dado pela população que, com os sucessivos alistamentos, vê a sua situação económica entrar numa crise profunda. Crise que acompanha o acentuar da baixa de produção, característica da depressão do séc. XIV.

A guerra com Castela envolve e absorve D. Fernando, que coloca à sua disposição um número considerável de navios, que sucessivamente se inscrevem numa longa lista de baixas.

⁴³ Extraído de *História de Portugal*, dir. de José Hermano Saraiva, Public. Alfa, vol. 2, p. 64.

Mas deste reinado algo de positivo fica para a marinha. Os sucessivos benefícios concedidos à construção e protecção naval incrementam a participação de mercadores e de outros interessados nos meios marítimos.

Particularmente difíceis para as armadas foram os anos de 1369 e 1370. O assassinato de Pedro I de Castela por Henrique de Trastâmara (Henrique II) envolve D. Fernando na política peninsular. O monarca envia Lançarote Pessanha como embaixador à corte de França para justificar a opção pela declaração de guerra a Castela.

A Galiza, partidária de D. Pedro I, pede auxílio a D. Fernando, bisneto legítimo de Sancho IV de Castela. É neste contexto que D. Fernando envia para a Galiza 8 galés, sendo seu capitão Nuno Martins de Góis⁴⁴. O destino era a Corunha, que tomara o partido de Henrique II. A esquadra tomou algumas embarcações no rio de Pontevedra.

D. Fernando manda armar uma frota de 30 naus do reino, 28 galés suas e fretou 4 a Reinél de Guirimaldo. Era o almirante desta armada Lançarote Pessanha e o capitão João Focim, castelhano, partidário de D. Fernando. A intenção é bloquear a entrada em Sevilha. Coloca Cádiz e outras povoações a saque e dirige-se para o Guadalquivir. Enquanto parte da armada fecha a entrada do Guadalquivir, as restantes embarcações correm a costa e assaltam os inimigos. Aqui são capturadas uma nau carregada de azeite e uma galé castelhana, à qual foi atribuído o nome de *Bem Ganhada*⁴⁵.

Este bloqueio dura vários meses. A falta de alimentos vai lentamente dizimando a população dos navios. O abastecimento feito no Algarve e em Lisboa não é suficiente e, apesar de muitos se revessarem, a doença e a fome causa grandes malefícios aos homens embarcados. Por fim, uma esquadra comandada pelo almirante castelhano Ambrósio Bocanegra afasta a armada portuguesa, que regressa ao reino⁴⁶.

Para esta armada o concelho de Atouguia não envia os 30 remeiros a que era obrigado nem as 600 libras que deveria entregar caso o recrutamento não fosse efectuado⁴⁷. Em 1381 é obrigada a pagar as 600 libras. Este caso é um exemplo de que alguns dos problemas tidos com as armadas se prolongam.

⁴⁴ Ignácio da Costa Quintela, *op. cit.*, p. 25.

⁴⁵ Armando da Silva Saturnino Monteiro, *op. cit.*, p. 29.

⁴⁶ Ignácio da Costa Quintela, *op. cit.*, pp. 25-26.

⁴⁷ *Descobrimientos Portugueses...*, vol. I, pp. 176-177.

Em 1370, em Fevereiro, uma tempestade destrói parte de uma armada que se carregava no porto de Lisboa e outros navios mercantes que aí se encontram. O seu objectivo não seria cumprido. O seu destino seria certamente Castela.

Termina em Janeiro de 1371 a primeira fase de guerra intensa com Castela. A paz é assinada em Alcoutim em Março deste ano. Mas nem todas as questões são aqui solucionadas.

Este é o momento de os povos se insurgirem contra a política do monarca. O elevado recrutamento de remeiros e de homens de armas origina conflitos jurisdicionais entre as autoridades locais e o almirante. Manifesta-se o desagrado perante o número crescente de prisões, o ingresso de camponeses e perante as exigências de abastecimento de produtos alimentares, nomeadamente os cereais e o vinho. Aumentam os abusos dos oficiais encarregues do recrutamento⁴⁸, que aproveitam a situação para obrigar a pagamentos excessivos de coimas, à compra da liberdade e do não ingresso nas galés.

É evidente o desgaste da economia que o continuar da guerra motivou e que obriga à população e aos órgãos de poder local a gastos superiores às suas reservas. A crise está definitivamente instalada.

Em Julho de 1372, com a assinatura do Tratado de Tagilde retoma-se a guerra contra Castela. A utilização da marinha é essencial na defesa da costa e no ataque às forças oppositoras.

É necessário reparar os navios, refazer a frota e o seu comando e privilegiar os oficiais com doações em prol dos serviços prestados⁴⁹.

A preparação para os confrontos no mar obriga a população a novas privações. Os navios, os produtos alimentares e as madeiras necessárias para a reparação das galés são tomadas à população. O recrutamento de besteiros e de galeotes dispensa o aval das justiças locais e os privilégios de isenção⁵⁰. Anunciam-se grandes despesas para as galés e para as taracenas, o que deixa mais uma vez a população descontente. Queixam-se os mercadores que lhes são tomados os navios que têm fretados e as mercadorias neles transacionadas.

⁴⁸ *Idem*, supl. ao vol. I, p. 299.

⁴⁹ *Idem*, vol. I, pp. 141-142.

⁵⁰ *Idem*, supl. ao vol. I (1372, Julho, 18).

Por insuficiência e desgaste das galés do rei são os mercadores que mais uma vez participam com os seus navios. Por se envolverem em confrontos no mar ou na defesa da costa frequentemente sofrem acidentes. Por este motivo prevê o monarca, quando da instituição da Companhia das Naus, que os navios que sofrem precalços em *prol comunal*, as despesas tidas com as reparações fiquem a cargo do monarca⁵¹.

Perante este panorama de crise intensa, D. Fernando depara-se com a necessidade de não cumprir muitas das determinações assumidas. Os concelhos portuários do Algarve (Loulé, Faro, Tavira e Lagos) são de novo prejudicados com a situação de guerra e Tavira é envolvida na armação de uma galé.

Estes portos são constantemente assaltados por navios castelhanos que até aí facilmente se deslocam, quer de embarcações que partem do Norte de África e que constantemente assolam as costas do Algarve. Por este motivo a população recorre mais uma vez à fuga das localidades, agravando a já crítica situação da economia local. Para inverter esta situação os monarcas concedem privilégios aos que habitarem continuamente no interior dos muros das cidades.

Em 1373 Henrique II cerca Lisboa. D. Fernando envia uma armada para a defender dos ataques do almirante castelhano Bocanegra que partira de Sevilha. O almirante Pessanha, João Focim e Vasco Martins de Melo armam 4 galés e algumas naus capitaneadas por João Focim. A fuga do almirante permite a Gil Bocanegra entrar no Tejo e capturar algumas embarcações. É este o episódio que demite Pessanha do seu cargo e aí coloca João Afonso Telo⁵². As funções de defesa confiadas a Pessanha não tinham sido por ele executadas e é por isso destituído do cargo.

O seu trabalho nas armadas é continuado por João Afonso Telo e por Gonçalo Tenreiro, capitão-mor, que passa a exercer algumas das prerrogativas do almirante.

A paz é assinada com Castela. D. Fernando obriga-se a conceder auxílio militar com duas galés armadas durante três anos.

A constituição das armadas continua. Nos anos de 1374-1375, D. Fernando envia Gonçalo Tenreiro com 5 galés para auxílio do rei de Castela contra os ingleses⁵³. Narra Fernão Lopes que Henrique II teria pedido 10 galés a D. Fernando. Por necessitar de embarcações para defesa da costa e para guerrear os muçulmanos, o monarca apenas envia 5 galés armadas que serviriam durante três meses⁵⁴.

A bula concedida em 1376 por Gregório XI comprova o nosso envolvimento em conflitos com os muçulmanos. Atribui o Papa a D. Fernando, durante dois anos, a décima dos rendimentos eclesiásticos. No ano seguinte outorga metade das dízimas da Igreja para financiamento da guerra contra Granada e o rei de Benemarin. A outra metade cabe ao papado.

Uma inversão das estratégias políticas ameaça de novo a paz com Castela. É em 1381 que a armada mais desastrosa para a política fernandina parte rumo a Castela. Para obstar ao mal que poderiam fazer ao comércio e às povoações marítimas as forças navais que se preparavam em Sevilha, D. Fernando apresta uma armada de 21 galés, 1 galeota e 4 naus, que partem de Lisboa. Relata Fernão Lopes que a insuficiência de galeotes obriga ao recrutamento forçado.

Encontram-se presentes o almirante João Afonso Telo e o capitão-mor Gonçalo Tenreiro. Comandavam outras galés Estêvão Vaz Filipe, Gonçalo Vasques de Melo, Aires Pires de Camões, João Álvares Pereira, Afonso Esteves de Azambuja, Afonso Eanes das Leis, Gil Esteves Fariseu, Rui Freire de Andrade, Álvaro Soares, Fernão de Meira, Gil Lourenço do Porto, Estêvão Vasques Filipe e outros.

A guarnição da esquadra atingia os 6000 homens, incluindo soldados, marinheiros e remeiros; porém, a maior parte destes últimos compunha-se de camponeses trazidos pela força.

Esta armada iniciara a sua preparação efectiva em Maio de 1379, mas possivelmente os preparativos datam de 1377, data em que D. Fernando manda comprar grande quantidade de panos de treu para armação das galés régias e estipula a medida que devem apresentar de modo a beneficiar a navegação. Assim sendo, coloca-se a hipótese de as rendas eclesiásticas

⁵¹ Idem, *ibidem*, p. 28.

⁵⁴ Fernão Lopes, *Crónica de D. Fernando*, cap. XCIII.

⁵¹ Fernão Lopes, *Crónica de D. Fernando*, edição de Salvador Dias Arnaut, Biblioteca Histórica, série régia, Porto, Civilização, 1989, cap. XCI.

⁵² Ignácio da Costa Quintela, *op. cit.*, pp. 27-28.

concedidas pelo papado em 1376 e 1377 terem sido empregues nesta expedição.

Do encontro em Saltes sai vencedora a esquadra castelhana, composta por 17 galés comandadas pelo almirante Tovar. Vinte galés portuguesas são tomadas e apresadas⁵⁵. Entre os prisioneiros encontram-se o almirante e o capitão-mor. A constituição desta armada e a derrota em que incorre coloca a marinha numa situação de descalabro.

Para D. Fernando a guerra é uma questão de primeira importância na vida nacional. Os apoios concedidos a Lançarote Pessanha, a João Afonso Telo, a Gonçalo Tenreiro, aos marinheiros, aos mestres dos seus navios, aos carpinteiros e aos calafates, bem como os incentivos dados à construção naval, remetem para uma política de constituição de suportes a uma guerra que parece não ter fim e de reabilitação da marinha de guerra, desmoralizada com o ocorrido. São de salientar os privilégios concedidos aos petintais e aos calafates de não lhes ser colocada almotacaria (1375) e o da isenção de servir no mar (1381); de salientar ainda os vários incentivos à construção de navios, principalmente aos de grande tonelagem e os privilégios e as doações concedidos, quer a João Afonso Telo, quer ao capitão-mor Gonçalo Tenreiro.

D. João herda de D. Fernando o conflito com Castela. Em 1384, ainda como «defensor e regedor do Reino», manda armar as naus e as galés disponíveis para evitar a entrada castelhana no Tejo. Para a organizar encarrega D. Lourenço, bispo de Braga. Aprestam-se 13 galés, 1 galeota e 7 naus. Esta armada foi enviada ao Porto para pedir auxílio e reforço de naus e de homens. No Porto 4 galés e 10 naus uniram-se à expedição.

É o capitão da expedição Gonçalo Teles, em substituição de Gonçalo Rodrigues de Sousa, alcaide-mor de Monsaraz, acusado de traição. São comandantes das outras embarcações Rui Pereira, Gonçalo Vasques de Melo, Vasco Martins de Melo, Afonso Furtado de Mendonça, Estêvão Vasquez Filipe, o comendador Lourenço Mendes, Manuel Pessanha, João Rodrigues da Guarda, Aires Vasques de Almada, Antão Vasques de Almada, Gil Esteves Fariseu e Aires Pires de Camões. A guarnição da armada consta de 800 soldados e 3000 remeiros e marinheiros. A armada castelhana é composta por 13 galés e 1 galeota e 40 naus.

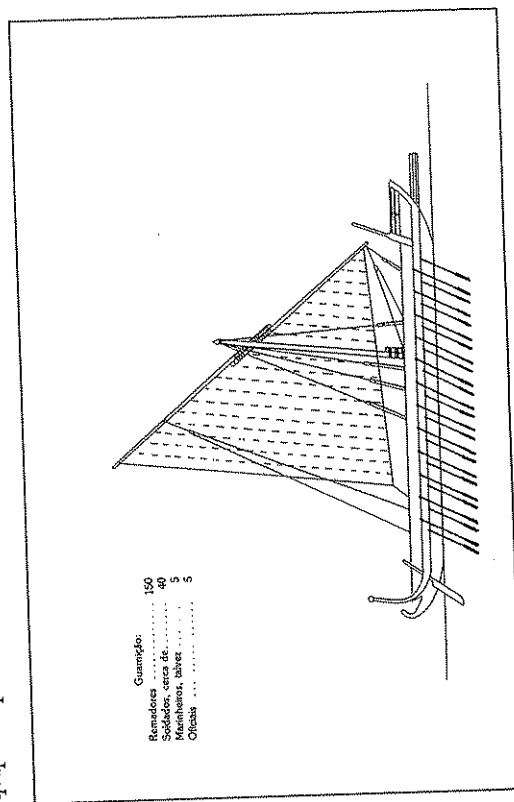
⁵⁵ Armando da Silva Saturnino Monteiro, *op. cit.*, pp. 35-36.

A armada que parte do Porto vem em socorro de Lisboa⁵⁶. Pretende libertar Lisboa do cerco dos castelhanos. Os custos do aparelhamento da frota montaram a 31 800 libras, quantia entregue a Rui Pereira. Para saldar esta dívida o monarca concede à cidade as sisas, a renda do armazém e mercadorias tomadas aos que seguiram o partido do monarca castelhano⁵⁷.

São conhecidos alguns dos empréstimos de dinheiro para pagamentos de soldo e de géneros de particulares para apoiar a realização desta armada⁵⁸.

O confronto que ocorre no Tejo distingue quatro naus. A *Milheira*, a *Esrela*, a *Farinheira* e a *Sangrenta*.

Em Janeiro de 1386 uma armada de 10 galés, comandada por Afonso Furtado, parte ao encontro do duque de Lencastre, em gesto de amizade. A 9 de Maio do mesmo ano realiza-se uma convenção entre D. João I e o rei de Inglaterra sobre o socorro português com 10 galés bem armadas e equipadas para servir durante seis meses.



Galé: séc. XII⁵⁹

⁵⁶ Ignácio da Costa Quintela, *op. cit.*, pp. 30-42.

⁵⁷ António Cruz, *op. cit.*, p. 58.

⁵⁸ AHMP, *Livro 2 de Pergaminhos*, docs. 67 e 68.

⁵⁹ Extraído de Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, vol. I, p. 12. Sá da Costa, Lisboa, 1990.

Não só as armações de navios com objectivo militar trazem despesas à coroa e encargos à população. Cabe aqui uma especial referência às expedições diplomáticas, que do mesmo modo necessitam de uma preparação prévia e implicam gastos também elevados, principalmente as que primam pelo seu aparato. É o caso da expedição enviada no Outono de 1366 por D. Pedro à corte do príncipe de Gales, Eduardo, o *Príncipe Negro*, constituída por 22 naus, 1 galé e 1 carraca⁶⁰. Para esta frota são mais uma vez constrangidos os moradores da Póvoa de Paredes, que mais uma vez apelam aos privilégios que datam do reinado de D. Dinis⁶¹.

O mesmo se pode dizer da esquadra de 1370 constituída por 7 galés que parte para Barcelona para trazer D. Leonor de Aragão⁶² e da expedição de 1386 na qual Lourenço Eanes Fogaça e o mestre de Santiago, Fernando Afonso de Albuquerque, vão a Inglaterra como embaixadores para assinar o Tratado de Windsor. Para a sua realização foram tomadas determinadas mercadorias que muito prejudicou a população de Lisboa. Quatro anos mais tarde ainda se fala no seu pagamento⁶³.

Pelo tratado realizado entre D. João I e Ricardo II de Inglaterra, oferecia o monarca português, para socorro de Ricardo II, 10 galés bem armados de um patrão, 3 alcaides, 6 arrais, 2 carpinteiros, 8 a 10 marinheiros, 30 besteiros e 180 remeiros, cada uma durante seis meses⁶⁴.

Em 1390 é conhecida a preparação de navios nas taracenas do Porto. Para tal são solicitados os lavradores do termo que à cidade devem trazer cargas de tojo para cozer o biscoito. Foram gastas 570 libras para o necessário para as taracenas e 1860 libras de frete de uma barca que se deslocou a Lisboa ao rei, quantias a cargo do concelho e do monarca. Possivelmente armam-se as duas galés pertencentes a João Ramalho enviadas por D. João I a Roma em 1391 em auxílio do Pontífice⁶⁵.

Os anos que se seguem são de recuperação da frota perdida no reinado de D. Fernando. São de salientar as compras de embarcações, uma nau ao

⁶⁰ Visconde de Santarém, *Inéditos (Miscelânea)*, Lisboa, 1914.

⁶¹ *Descobrimientos Portugueses...*, supl. ao vol. I, p. 44.

⁶² Ignácio da Costa Quintela, *op. cit.*, p. 27.

⁶³ *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa. Livros de Reis, Câmara Municipal de Lisboa, 1957-1958*, vol. II, doc. n.º 35, p. 43.

⁶⁴ *Descobrimientos Portugueses...*, supl. ao vol. I, doc. 48.

⁶⁵ António Cruz, *op. cit.*, pp. 37-38.

mestre da Ordem de Cristo⁶⁶ em 1395 e mais duas naus compradas em 1396. Bem precisa D. João de barcos para a futura empresa no Norte de África.

À medida que os portos se vão desenvolvendo e vão sendo mais visitados aumenta não só o perigo corsário e pirata mas também a ocorrência de distúrbios que causam danos graves. Daí a necessidade de colocar embarcações e guardas com o intuito de melhor vigiar os portos, quer de noite quer de dia. Esta diligência está a cargo dos moradores dos concelhos do litoral e constitui uma das suas prestações de serviços, às quais se encontram sujeitos todos os que não tenham privilégio de isenção. Apesar dos protestos da Igreja, à vigia dos portos também eram obrigados os clérigos casados⁶⁷.

Rachel Arié⁶⁸, através das palavras de Ibn Jaldun em 1390 e de Al-Umari, descreve os corsários e piratas granadinos e os estragos que causam no Mediterrâneo. Os navios de corsários alcançam as zonas litorais de surpresa e destroem tudo o que cai nas suas mãos. Atacam e apoderam-se dos barcos inimigos, regressando às suas bases carregados de prisioneiros e de saques. No séc. XIV, no Magrebe existe uma frota de corsários composta por guerreiros de elite, que de um modo geral saem sempre vitoriosos. Frequentemente realizam incursões nas zonas ribeirinhas dos reinos cristãos, raptam homens e mulheres, que mais tarde são vendidos, e atacam embarcações comerciais cristãs.

Mas os ataques à costa tem outras origens além das muçulmanas. Nos momentos de conflito político, as partes envolvidas atingem as costas dos «inimigos» que são vítimas de rapina.

Perante este panorama é imperativa a presença de uma armada guardacostas e de torres de atalaia que avisem da chegada e do desembarque de intrusos. Torna-se ainda necessária a construção de muros de defesa nas ribeiras que de alguma forma detenham o seu avanço⁶⁹.

É necessário que funcione um corpo de protecção das localidades costeiras, particularmente das situadas ao sul, vítimas mais constantes de ataques de corsários e de piratas, que imediatamente saíssem dos portos ao

⁶⁶ *Descobrimientos Portugueses...*, supl. ao vol. I, doc. 584.

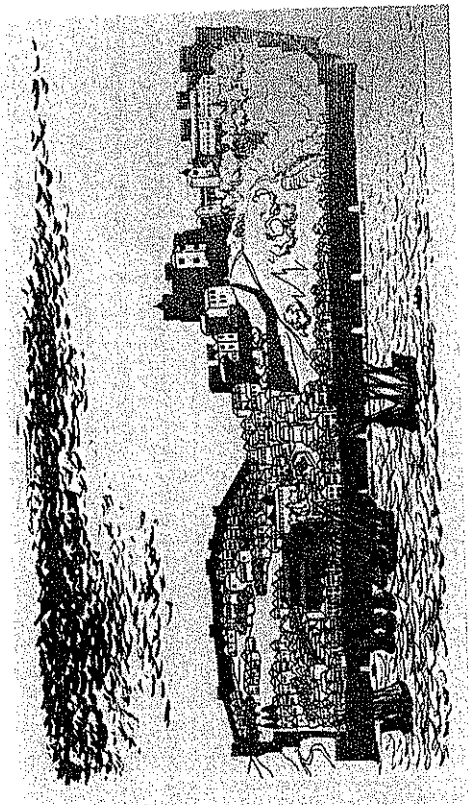
⁶⁷ *Idem*, vol. I, p. 113.

⁶⁸ *História de Espanha. España Muçulmana (siglos VIII-XV)*, dir. por Manuel Tuñón de Lara, vol. III, Editorial Labor, 1988, pp. 160-161.

⁶⁹ *Documentos do AHCMML*, vol. I, p. 79.

encontro das embarcações inimigas de modo a evitar a sua acostagem e os assaltos e aprisionamento da população que daí deriva.

A guarda e defesa da costa é uma das preocupações de D. João I. É neste contexto que se insere o contrato de Fevereiro de 1397, realizado entre D. João I e os alcaides, marinheiros, arrais, petintais e galeotes de Setúbal e do seu termo. Em troca da isenção de servir por mar ou por terra, excepto se a armada for de mais de cinco galés, da liberação de conceder pousada, de guardar presos ou dinheiro, de serem tutores ou curadores, de lhes ser colocada almotacaria sobre as suas vendas e da isenção do pagamento de finitas, de talhas e de pedidos, obrigam-se a defender a costa de corsários, a fazer penhoras e a ter sempre disponíveis cinco ou seis galés para o desempenho dessas actividades.



O Porto nos fins do séc. XIV ⁷⁰

Para facilitar e ordenar a entrada nas galés, cada um dos remeiros tem o seu remo na pousada ou nas taracenas, o que permite concluir que estes navios teriam apenas um remador por remo. Compromete-se o monarca a conceder armas e bacinetes e cada um deles a trazer a sua espada, cutelo, punhal ou adaga. São pagos pelo soldo de costume atribuído aos outros galeotes do reino e fornecidos de biscoito. Recebem ainda uma parte,

⁷⁰ Extraído de *História de Portugal*, dir. de José Mattoso, vol. II, p. 349.

estipulada previamente, sobre os bens tomados. Esta distribuição dos haveres gera frequentemente discórdias ⁷¹.

No mesmo ano, quatro meses depois, é pedido um empréstimo à população de Lisboa e seu termo, que deve contribuir com quantia estipulada de acordo com a riqueza pessoal, reservando-se apenas a isenção às viúvas honradas e aos que voluntariamente servem na guerra. Destina-se o montante de um conto da moeda corrente à armação de galés para guarda da cidade, da sua ribeira e da costa marítima ⁷².

Previo D. João I o continuar das retaliações dos castelhanos nas zonas costeiras do sul. Após as negociações de paz de 1396 se considerarem falhadas, no Verão e no Outono de 1397 os castelhanos apresam naus portuguesas, provocam razias nos campos da Beira Alta, invadem o Alentejo. Os portugueses atingem Cáceres e atacam Cádiz por mar ⁷³.

Em 1403 as taracenas e as galés encontram-se danificadas e a necessitar de reparações imediatas para as próximas armações e de novos apetrechos que substituam os que se perderam nos conflitos anteriores. Reparações mais que necessárias, depois das sucessivas guerras com Castela. Para tal são entregues ao almoxarife das taracenas as dívidas que desde o reinado de D. Fernando se encontram por saldar.

Em 1406, 36 000 libras provenientes de dívidas relacionadas com rendas e direitos reais foram entregues ao almoxarife das taracenas de Lisboa para as obras que aí se realizavam. Acrescenta a carta que todas as outras dívidas deviam ser empregues nas mesmas taracenas. Um mês depois desta carta, em Junho de 1406, acentua-se o facto de todas as dívidas serem exclusivamente para as taracenas. Estas cartas remetem para a necessidade de reparar os navios vítimas das guerras anteriores, de os colocar operacionais para futuras expedições.

A grande armação que se seguirá será movida pelo interesse de continuar a cruzada peninsular em terras do Norte de África. Em 1415 parte-se para a conquista de Ceuta.

⁷¹ *Descobrimentos Portugueses...*, supl. ao vol. I, pp. 312-315.

⁷² *Idem*, vol. I, pp. 208-209.

⁷³ *Nova História de Portugal*, vol. IV, p. 536.

Quadro III - A participação de armadas nos conflitos externos

Data	Destino	Navios participantes	Navios perdidos
1141	Uma armada de cruzados coloca cerco a Lisboa.		
1180, Julho, 15 ou 29	Cabo Espichel. Conflito contra os muçulmanos.		
1182, Outubro, 17	Ceuta. Conflito contra os muçulmanos.	21 galés	11 galés
1189	Conquista de Alvor.		
1189	Conquista de Silves.	40 galés e algumas galeotas.	
1217, Outubro, 18	Conquista de Alcácer do Sal.	32 navios	
Primavera de 1249	Conquista de Faro.		
1266	Sevilha. Auxílio a Afonso X.		
1295	Inglaterra. Auxílio de Filipe, o Belo.	4 navios	
Verão de 1296	Sines. Conflito com monarca castelhano.		
1333	Cerco a Gibraltar. Auxílio a Afonso XI.		
1336, Setembro	Assalto a Vila de Lepe. na Andaluzia. Conflito com monarca castelhano.	20 galés	
1336	Asírias. Conflito com monarca castelhano.		
1337	Encontro com castelhanos. Conflito com monarca castelhano.	30 galés	
1337, Julho, 21	Cabo de São Vicente. Conflito com monarca castelhano.	20 galés	8 galés tomadas e 6 afundadas.
1340	Sevilha. Batalha do Salado.	10 galés	
1341	Encontro com muçulmanos em Rio de Bullones. Auxílio de Castela.	10 galés	
1342	Conquista de Algeciras. Auxílio de Castela.	10 galés	
1349	Cerco de Gibraltar. Auxílio de Castela.		
1359	Ebro. Auxílio de Castela.	10 galés e uma galeota	
1364	Aragão. Auxílio de Castela.	10 galés	
1369?	Galiza. Conflito com Castela.	8 galés	
Verão de 1369 - Outono de 1370	Sevilha. Conflito com Castela.	30 naus do reino, 28 galés suas e 4 fretadas a Reinel de Guirimaldo.	
1370	Barcelona. Encontro de D. Leonor de Aragão.	7 galés	
1373	Lisboa. Cerco de Lisboa.	4 galés e algumas naus	
1374-1375	Auxílio de Castela.	5 galés	
1381, Junho, 17	Saltes. Conflito com Castela.	21 galés, 1 galeota e 4 naus.	20 galés e 1 galeota
1384, Julho, 18	Tejo. Conflito com Castela.	17 galés, 1 galeota e 17 naus.	
1386	Inglaterra. Encontro do duque de Lencastre.	10 galés	

3. O comando

3.1. O almirante

«Que sejam sabedores de conhecer o mar e os ventos», «que seja sabedor dos feitos do mar e da terra», «que tenham navios tantos e taees, e assy guisados, e encaminhados d'homens, e armas», «que se nom dem a tardança, nem a priguia aas cousas, que devem», «que sejam muito bem mandados aquellos, que tiverem cargo de os mandar», «deve ser em estes regnos do linhagem decendente de Mice Manuel». Assim definem as Ordenações Afonsinas as condições obrigatórias para se poder assumir o ofício de almirante. «Leal», «muito graado», «liberal», «haver vergonça», são algumas das qualidades pessoais exigidas.

No reinado de Afonso Henriques encontramos já indícios de uma organização nas actividades marítimas. Assim o confirma a existência de um «rector de galeata regis»⁷⁴. Figura de primeira importância militar como o prova o relevo dado à sua morte na descrição de um assalto às muralhas de Lisboa no ano de 1147⁷⁵.

Nuno Fernandes Cogominho (1307) é o primeiro almirante referenciado na documentação que com toda a certeza ocupou o almirantado, mas também com toda a certeza não foi o primeiro almirante português.

Na documentação de finais do séc. xiii encontram-se várias referências ao cargo, algumas destas indicando a sua existência em datas anteriores à ocupação do cargo por Nuno Fernandes Cogominho. A mais evidente é a menção (1295) a Domingos Martins dito almirante que revela a existência do cargo.

A sua instituição parece assim sair do reinado de D. Dinis e remontar a reinados anteriores. Referem-no as palavras do monarca em 1321, na confirmação das cartas que o almirante, o alcaide, os arrais e os petintais receberam dos reis antecessores. Que «his sejam aguardados como o melhor foram em tempo dos outros reyes onde uenho e no meu e dos outros Almirantes e Alcaides que en Lixboa ouue»⁷⁶.

⁷⁴ Conquista de Lisboa aos Mouros em 1147. Carta de Um Cruzado Inglês, Lisboa, Livros Horizonte, 1989, p. 92, nota 46.

⁷⁵ Idem, p. 69.

⁷⁶ Descobrimentos Portugueses..., vol. I, p. 41.

O ofício de almirante existe na Península Ibérica desde longa data, sendo notada a sua presença entre os muçulmanos do al-Andalus. É conhecido o poderio naval muçulmano, que atinge, na Península Ibérica, o seu apogeu no séc. x. São conhecidos os seus notáveis almirantes e a organização eficaz das frotas e das grandes armadas⁷⁷. Só assim se compreende a rápida expansão territorial e o terror que difundem nas zonas costeiras da Europa.

Possivelmente na sua origem com influências muçulmanas, como o prova a própria origem da palavra⁷⁸, o almirante encontra-se no reino de Castela de Fernando III e está definido nas partidas de Afonso X como *caudilho dos navios de guerra*. À semelhança do reino vizinho, teria D. Dinis mantido o cargo e cedo se interessou pelo desenvolvimento da sua acção e entendeu que para o concretizar necessitava de um bom conhecedor do mar.

Pouco se sabe das características inerentes ao ofício no período anterior à vinda de Manuel Pessanha. Algumas informações vagas e imprecisas elucidam sobre as suas funções, antes dos Pessanhas. Sob a sua alçada encontram-se os oficiais e outros homens da marinha (alcaides das galés, arrais, petintais e corsários). Os alvazis e os mordomos perdem a sua autoridade perante a ligação destes homens ao almirante. Os seus poderes são de comando naval e também de aplicação de justiça em feitos relacionados com os homens do mar.

O cargo conta já com uma organização e especialização das tarefas de comando, estando, por este motivo, encarregue de efectuar a selecção do recrutamento. Encontra-se sujeito à vontade e à mercê régia, como nos prova a destituição de Nuno Fernandes Cogominho por D. Dinis e a de Lançarote Pessanha por D. Fernando.

Datam do reinado de D. Dinis as referências mais elucidativas sobre a acção do almirante, facto que nos remete para a preocupação de D. Dinis de desenvolver e de organizar a marinha. Esta preocupação possivelmente teria dado origem ao surgimento do cargo de almirante-mor. A denominação de *almirante-mor*, apesar de ser pontual, indica que Nuno Fernandes Cogominho, Manuel Pessanha e Lançarote Pessanha foram instituídos por D. Dinis no cargo de almirante-mor.

Este reinado conta com alguns agentes que em muito proporcionaram o incremento das actividades marítimas. São de realçar as influências do reino vizinho e do conhecido desejo de Afonso X de continuar as expedições para sul, por mar, que teriam suscitado em D. Dinis uma vontade de perpetuar os conflitos com os muçulmanos.

A partir deste momento incrementam-se e especializam-se os serviços e os ofícios da marinha. Impõe-se chamar um conhecedor *dos ventos e do mar*, um dominador de técnicas navais mais avançadas para melhorar e ampliar a marinha portuguesa e colocá-la em posição de concorrer com a europeia e com a muçulmana.

Nuno Fernandes Cogominho não é um homem do mar, é chanceler do infante D. Afonso, portanto um membro da nobreza certamente mais empenhado nos assuntos da terra e com pouca visão marítima. Manuel Pessanha é um homem do mar e um genovês.

A fama dos genoveses de excelentes construtores de navios, de bons navegadores, de avanço nas questões da guerra e do comércio no mar colocam-nos em primeiro plano nas opções dos que pretendem pedir auxílio externo para desenvolver a marinha.

Por outro lado, a tradição dos genoveses na Península Ibérica data da época de Diogo Gelmires e perpetua-se ao longo da Idade Média pelos privilégios concedidos aos naturais de Génova e pela sua presença em cidades da Península Ibérica. Entre os almirantes castelhanos e franceses encontramos também a presença genovesa; exemplos são Gil Bocanegra e Benoit Zacharie, contemporâneos dos nossos primeiros almirantes.

A fama marítima da família Pessanha detinha já alguma importância em Inglaterra, onde se encontravam dois irmãos de Manuel Pessanha ao serviço do rei inglês e em Roma ao serviço de Clemente V, onde se encontra António Pessanha⁷⁹.

É por todos estes factores que surge Manuel Pessanha a assinar, em 1317, um acordo com D. Dinis. De facto, a sua chegada a Portugal inclui-se numa necessidade de organizar a marinha, de defender os portos e os navios em alto mar e de acentuar a agressividade contra os muçulmanos. É-lhe entregue o comando da frota régia, que por vezes, em caso de guerra, se alarga com a presença de navios particulares.

⁷⁷ *História de Espanha. España Muçulmana...*, pp. 158-164.

⁷⁸ Rosalina Branca da Silva Cunha, *op. cit.*

⁷⁹ Visconde de Santarém, *op. cit.*, p. 403.

Assim o comprova uma bula de Bento XII a Afonso IV, que refere que a intensa acção de D. Dinis contra os muçulmanos tem como dirigente Manuel Pessanha e foi este o motivo da sua vinda para Portugal ⁸⁰.

Da mesma forma, os privilégios concedidos a Pessanha provam este interesse. As referências à divisão de presas e a determinação do montante relativo à compra dos muçulmanos apresados deixa transparecer uma actividade de conflito contra os infieis.

A atribuição do cargo a Manuel Pessanha e as sucessivas cartas régias a ele enviadas são acompanhadas de regulamentos precisos que orientam a sua acção como almirante, uns certamente inexistentes, outros a necessitar de uma revisão. É através desta relação do monarca com os Pessanhas que nos é permitido conhecer a representação deste cargo e as funções a ele anexas.

Tarefa primeira e fundamental dos almirantes é o serviço nas galés régias, sempre que o monarca o exigir. Cabe aos ocupantes deste cargo organizar as armadas e nelas participar, o que garante um bom cumprimento das tarefas do mar.

Apesar de jurar servir o monarca sempre que para tal for requerido, Manuel Pessanha não embarca a serviço régio em armadas constituídas por menos de três galés. Ao impor esta condição mostra bem conhecer que os perigos dos conflitos no mar são grandes para tão pequeno número de embarcações e demonstra que o cargo confere aos seus ocupantes um grande prestígio.

Serve também nas hostes terrestres sempre que necessário e sempre que o monarca estiver presente. O serviço do almirante em terra prova que mesmo os mais especializados nas tarefas do mar se encontram aptos a servir o exército terrestre. Esta sua ligação às actividades bélicas terrestres remete para a presença de uma tradicional nobreza guerreira como ocupantes do cargo e para a nobilitação proporcionada por alguns cargos da marinha.

Obriga-se Manuel Pessanha em seu nome e dos seus sucessores a ter sempre presente vinte homens de Génova que ocupam os ofícios de alcaides de galés e de arrais. Número fixo que assim se deve manter, sendo da responsabilidade do almirante as substituições dos que abandonaram por velhice, doença, morte ou simplesmente por aqui não quererem permanecer. Estes vinte homens são para D. Dinis a garantia de um progresso da marinha.

Para substituir os primeiros genoveses contratados que preferiram abandonar o reino, D. Dinis concede a Manuel Pessanha um prazo de oito meses para o realizar. Prazo curto, que demonstra um grande afã na reestruturação da marinha. Os encargos desta substituição revertem para o monarca, mas as futuras colocações são da responsabilidade do almirante, assim como todas as despesas daí resultantes ⁸¹.

Estes homens ficam na dependência do almirante, e obrigam-se a servir o rei em primeiro lugar e de imediato, sempre que o monarca assim o entender necessário. A serviço régio deve-lhes ser pago por mês de soldada e de sustento o mesmo que se encontra estipulado para os alcaides das galés e para os arrais. Doze libras e meia, pão e biscoito para o alcaide e para o arrais oito libras, pão e biscoito.

Nos intervalos das chamadas régias é-lhes permitido colocarem-se ao serviço de Manuel Pessanha no transporte e comércio de mercadorias. Neste caso, o pagamento do soldo e a entrega dos mantimentos estão a cargo do almirante.

Confirmam-se os já conhecidos poderes jurisdicionais e a alçada do almirante sobre os homens que embarcam nas armadas promovidas pela coroa. Os alcaides das galés, os arrais e outros oficiais destes navios, por ele colocados ou retirados dos seus ofícios, passam a funcionar como seus intermediários nos navios.

Os amplos direitos de jurisdição que lhe foram concedidos permitem-lhe colocar-se na ausência do monarca, em frota ou armada, como um seu substituto. Possui poder sobre todos os homens que navegarem nas galés das armadas em alto mar e em todos os locais onde aportar, desde o primeiro dia em que forem armados os navios até ao último em que forem desarmados.

A posse de direitos jurisdicionais sobre os homens do mar das armadas e a presença do almirante em Lisboa, local de armação das galés régias para combate, colocam alguns problemas às justiças locais. Em 1321 é imperioso definir as competências do almirante e do alcaide da cidade. Manuel Pessanha reivindica a posse de prerrogativas jurisdicionais que são da sua alçada e que constantemente são vítimas de apropriações por parte do alcaide. O monarca reserva as infracções de casos crimes à justiça da cidade,

⁸¹ *Idem*, vol. I, pp. 30-31.

⁸⁰ *Descobrimentos Portugueses...*, vol. I, p. 71.

excepto casos de ferimentos, nos quais o criminoso podia obter a liberdade, sob fiança do almirante, quando o ferido estivesse curado.

Como vassalo régio, Manuel Pessanha presta juramento e homenagem a D. Dinis e compromete-se por si e pelos seus sucessores a desempenhar bons e leais serviços no comando das galés régias.

Para compensar estes serviços e a obrigação de residir em Portugal, o monarca concede-lhe um feudo hereditário, que regressa à coroa caso não exista filho varão legítimo e leigo entre os seus sucessores. No caso de o herdeiro ser incapaz de assumir o cargo, este é transmitido ao irmão que se segue em idade. Perante a casualidade da existência de um sucessor menor é permitida a sua substituição no desempenho das funções de almirante até que atinja a maior idade.

Este feudo é doado independentemente do cargo, como o prova a necessidade de pedido individual de confirmação da sua posse e o seu desmantelamento após a destituição de Lançarote Pessanha. Como qualquer doação de bens, a finalidade que aqui se encontra presente é também a de privilegiar alguém de quem se espera bons e leais serviços.

Constituem o feudo inicial entregue a Pessanha as casas destinadas aos judeus situadas no lugar da Pedreira⁸², as propriedades dos cristãos que se situavam neste bairro permaneceriam na posse dos seus donos, e 3000 libras das rendas dos reguengos de Frielas, Unhos, Sacavém e Camarate.

No lugar da Pedreira D. Dinis concede-lhe direitos sobre um campo que provoca alguma celeuma com os frades da Trindade. Os frades soterram aí os mortos e entendem que por este motivo Manuel Pessanha deve perder os direitos ao imóvel. O resultado da sentença régia é favorável ao almirante⁸³.

É aqui, neste lugar, onde se estabelece o bairro do almirante, que, pela sua imunidade, constitui um cobijado albergue para fugidos à justiça que aí pretendem encontrar refúgio. Aqui vive-se um certo mal-estar, que se faz sentir principalmente porque é habitado por marítimos.

Pelos impedimentos que colocam à acção da justiça, estes bairros provocam conflitos de vária ordem. Como as autoridades judiciais aí não

estão autorizadas a entrar e para evitar conflitos locais, o almirante obriga-se a expulsar os foragidos que nele se refugiem. Só fora dos limites do bairro o alcaide pode intervir e cumprir o seu dever.

Para pôr cobro a situações de desordem, D. Fernando descorta-os⁸⁴. Mas as novas cartas de imunidade dadas por D. João I reabrem as queixas das justíças locais. Promessa do continuar de conflitos e do mal-estar⁸⁵.

A entrega do almirantado a Manuel Pessanha e a sua instalação em território português parece ter produzido algum descontentamento. O facto de ser genovês deveria ter causado o afastamento de alguns e gerado as inquietações de outros, resultado da não aceitação imediata de um estrangeiro num cargo de tanto prestígio.

Indicam-no as cartas emitidas a 10 e a 23 de Fevereiro de 1317, que repetem e definem mais explicitamente que os corsários, os alcaides das galés, os arrais e outros oficiais são obedientes ao almirante e penalizam os desobedientes. A repetição desta dependência parece demonstrar alguns esquecimentos, que mais parecem ser deliberados.

Esta renitência mais uma vez se encontra patente, em Março de 1317, quando da entrega a Manuel Pessanha das primeiras 1000 libras das rendas dos reguengos, o que obriga D. Dinis a requerer ao seu almoxarife que lhe entregue de imediato a referida quantia.

Em 1319 doa D. Dinis, *de jure* e herdade, o castelo e a vila de Odemira, com todos os termos, direitos, rendas, pertenças, jurisdição e senhorio real, salvo o montado dos gados do termo de Odemira e as apelações, pertenças reservadas aos monarcas. Acrescenta à doação a dízima do pescado dos barcos que aportarem no porto de Odemira, o reguengo de Algés, com direito de colocar juiz e vigário, incluindo esta concessão outros direitos e rendas. Estas doações substituem as 3000 libras retiradas das rendas dos reguengos de Frielas, Unhos, Sacavém e Camarate, entregues em 1317.

Os amplos poderes que lhe são atribuídos nestas doações permite verificar a importância das actividades desempenhadas por Manuel Pessanha ao serviço régio. O ofício de almirante vai-se constituindo como de primordial

⁸² José de Vasconcellos e Menezes, *Os Marinheiros e o Almirantado. Elementos para a História da Marinha (Século XII-Século XVI)*, Lisboa, Academia de Marinha, 1989, pp. 267-269.

⁸³ Visconde de Santarém, *op. cit.*, p. 429.

⁸⁴ *Descobrimentos Portugueses...*, vol. I, p. 199

⁸⁵ *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa...*, vol. II, doc. n.º 54, p. 62.

importância nas actividades militares e de protecção da costa, que se encontra simbolizada nestas doações pela entrega do castelo de Odemira.

Odemira, situada nas margens do rio Mira, que desagua em Vila Nova de Milfontes, sofre ataques de piratas, que possivelmente datam já desta época. O rio Mira é uma via de comunicação privilegiada no acesso a povoações mais interiores, que se sujeitam a pilhagens e a devastações. Neste contexto, a concessão do castelo de Odemira a Manuel Pessanha com tão amplos poderes é justificada e reconhece-se necessária.

Para tornar durável a assinatura deste contrato, confirmar e consolidar as relações entre ambos, recompensar serviços prestados e conceder uma instauração honrada de acordo com o ofício do almirante, como refere o próprio D. Dinis, é necessário continuar as outorgas de privilégios.

Em 1322, pelos bons serviços prestados ao rei e por determinar insuficiente o que lhe fora concedido para continuar esses mesmos bons serviços, acrescenta o monarca, às doações anteriores, 2000 libras em panos e 1000 libras em numerário a receber anualmente.⁸⁶

Esta outorga de bens e de numerário remete para a concretização de algumas diligências no conflito com os muçulmanos por parte de Manuel Pessanha. Os rendimentos provenientes da décima das rendas eclesiásticas que em 1320 João XXII concede a D. Dinis para guerrear os mouros em África teriam sido aplicados com êxito.

Manuel Pessanha é identificado por D. Dinis como um vassalo leal, honrado e prestativo. Mostra-se valoroso no desempenho de actividades que se propunha cumprir: defesa e vigilância da costa, ofensivas directas aos infiéis e apresamento de navios no mar.

A actividade militar de defesa e de ataque de Manuel Pessanha nos conflitos políticos é intensa. Por várias vezes se encontra no comando de armadas ao serviço dos monarcas.

É um facto que a marinha de guerra vive em parceria com as actividades mercantis e com o corso. Assim, tudo indica que além das funções de almirante e de mercador, Manuel Pessanha é também, ao serviço régio, um corsário, ou melhor, um líder de corsários, uma vez que estes se encontram sob a sua alçada.

No desempenho desta função o almirante recebe a quinta parte do que apresar no mar, nas galés régias, aos inimigos da fé ou do reino, exceptuando das presas que pertenciam ao rei (cascos dos navios, armas, apetrechos e cativos mouros). Para evitar fraudes na distribuição das presas, as galés transportam escrituras régias que se encarregam de registar o que pertence ao rei e ao almirante.

Em 1356 Lançarote Pessanha vê confirmados os privilégios do almirante dados aos seus antecessores e nos anos seguintes são acrescidas as suas prerrogativas. A colocação dos alcaides do mar, dos alcaides das galés, arraiais e petintais para serviço régio, bem como a sua destituição do cargo, ficam ao seu cuidado.⁸⁷ A presença de alcaides do mar que representam o almirante nos vários portos e que podem aplicar justiça na sua ausência comporta alguns problemas locais. Queixa-se Lisboa nas cortes de 1361, Elvas, que frequentemente estes excediam as suas prerrogativas e se ocupavam de assuntos de jurisdição municipal.

Em 1357 e em 1361 os almirantes são de novo agraciados. As rendas da vila de Odemira e de Lagos são entregues a Lançarote Pessanha.⁸⁸ D. Pedro permite a Lançarote Pessanha a cobrança da ancoragem, uma vez no ano, dos navios que aportarem e lançarem âncora. Estipula para os navios com tonelagem entre 50 e 100 tonéis o pagamento de uma dobra de ouro e meia dobra para os navios com tonelagem entre 30 e 50 tonéis. São assim acrescidos os rendimentos de Lançarote como almirante.

Os homens do Porto, sentindo-se lesados com esta imposição, pedem a redução da ancoragem aos navios estrangeiros. O pagamento da ancoragem encarecia as mercadorias, motivo pelo qual os mestres subiam os valores dos fretes, o que comportava alguns prejuízos para os mercadores.

São sucessivas as doações e confirmações de doações que se seguem no reinado de D. Fernando. Prova de que o monarca, empenhado nas guerras com Castela, necessitava de um forte apoio da marinha. Em 1367 confirma-lhe a jurisdição sobre alcaides, arraiais e petintais das galés régias e sobre alcaides, arraiais, petintais e homens do mar. Encontra-se especificada a acção do almirante. As galés régias e outras particulares encontram-se sob a sua responsabilidade.⁸⁹

⁸⁷ *Idem*, vol. I, doc. 88.

⁸⁸ *Chancelarias Portuguesas*. D. Pedro I, Lisboa, INIC, 1984, p. 5.

⁸⁹ *Descobrimentos Portugueses...*, vol. I, p. 121, doc. 107.

A sua colocação exige-se em todos os locais de onde sejam recrutados homens do mar. As alçadas chegam ao rei por intermédio do almirante.

Assim, o âmbito da sua acção alarga-se a todo o reino e a sua autoridade cresce localmente. As justiças locais, pouco satisfeitas com as sucessivas interferências nos seus domínios, frequentemente violam estes direitos concedidos ao almirantado.

Mais uma vez a posse de poderes jurisdicionais sobre os homens do mar coloca sérios problemas ao almirante. Os concelhos apelam aos direitos do alcaide e dos juizes locais no exercício da justiça. É o caso de Setúbal e do Porto, que reclamam a sua autoridade sobre os homens do mar e se manifestam contra a presença dos oficiais do almirantado.

A indefinição da jurisdição e as más condutas dos oficiais do almirante trazem insatisfação à população. As críticas contra o cargo e os seus ocupantes são cada vez mais acentuadas. Nas cortes de 1385, Coimbra, pede a cidade de Lisboa que o almirante seja retirado, bem como a sua jurisdição. Pede ainda que o alcaide, o meirinho e o porteiro deixem de exercer as suas funções. Prenúncios de um mal-estar motivado pelas guerras fernandinas.

A jurisdição mantém-se para o almirante, mas progressivamente vários locais obtiveram a anulação da sua intervenção. Os juizes de Cascais em 1393 foram beneficiados com a posse dos pleitos jurisdicionais e com a extinção da alcaidaria do mar. Da mesma forma Setúbal, Porto e Faro gozam dos mesmos privilégios que lhes é atribuído no séc. XV.

Sucessivamente a figura do almirante vai perdendo importância. Depois da destituição de Lançarote Pessanha o cargo de almirante-mor não é confirmado.

As acções dos Pessanhas em feitos militares vão sendo substituídas por outras personagens e a saliência desta família passa sobretudo para o âmbito pessoal e não como mandatários de um cargo. Carlos Pessanha tem uma importante tarefa a concretizar: colocar o almirantado de novo num plano de credibilidade.

As referências ao cargo de almirante-mor permitem averiguar a existência de mais de um almirante, sendo por isso este o que se encontra no topo da hierarquia.

Em 1368 a doação da vila de Odemira é confirmada a Lançarote Pessanha. Nos anos seguintes recebe ainda uma casa em Lisboa, no bairro do almirante, uma quarta parte de uma azenha em Faro e uma doação de maiores poderes sobre a vila de Odemira, que inclui o termo, herdades, casais, rendas, direitos, pertenças, entradas, saídas, rossios, montes, fontes, rios, portos de mar, ribeiros, pescarias e jurisdição cível e crime, mero e misto império e sujeição de pessoas e bens, rendas, tributos, foros, pensões, com direitos reais, temporais e espirituais. Ampla concessão feita a um *mul* *boo merecente*, como o refere o documento⁹⁰. Ainda a confirmação da jurisdição sobre os alcaides, arraís e petintais das galés, quitação de 15 000 dobras que o almirante era obrigado a pagar ao monarca.

Em 1372 são acrescentados às doações anteriores grandes poderes jurisdicionais e de imunidade do bairro. O almirante surge com poderes de jurisdição crime sobre todos os mareantes, corsários e outros dependentes e são confirmados os direitos de colocar alcaides, seus intermediários em questões de justiça. Através dos alcaides por si colocados conhece os feitos de todos os vassalos corsários e de todos os que forem da sua jurisdição. Os homens da sua alçada que forem presos por malefícios graves são-lhe entregues e não presos pelo alcaide local⁹¹.

A concessão de amplos poderes jurisdicionais em 1383 ao almirante remete para uma intensa actividade militar marítima do reinado de D. Fernando. As exigências das armadas e do exército, que cada vez mais necessitam de recrutar um número crescente de homens, o que associado a um empobrecimento geral dos povos e à fuga ao serviço nas armadas e frotas criava dificuldades ao sucesso da actividade militar. Era necessário uma vigilância contínua que penalizasse os casos de fuga, e que obrigasse à entrada nas galés e uma autoridade que se mantivesse informada dos erros dos oficiais da marinha.

Para cumprir estas funções na totalidade e com a eficácia desejada é necessário que o almirante disponha de um corpo de funcionários, colocados localmente, e que exerçam o seu ofício de acordo com o seu mandato.

Impõe-se assim que o almirante tenha cadeia, ouvidores, alcaides, meirinhos, porteiros e escrivães, como o obriga D. Fernando, em 1383.

⁹⁰ *Idem*, vol. I, doc. 124, pp. 141-142.

⁹¹ *Idem*, vol. I, doc. 129, pp. 245-247.

3.2. O capitão-mor

As referências ao cargo de capitão-mor surgem no reinado de D. Fernando. Exigências da guerra que obriga a uma especialização e complementaridade de tarefas e um mal-estar produzido pelo almirantado estão possivelmente na origem e incremento das prerrogativas deste cargo.

São seus ocupantes João Bernal, João Focim, Gonçalo Tenreiro, Afonso Fernandes Furtado, que demonstram uma participação activa nas armadas e evidenciam uma posição de destaque.

Sempre que os conflitos impunham a presença nas armadas de outros navios além dos régios, armam-se navios particulares que se unem aos do rei, também eles orientados por um capitão ⁹⁵. Aqui a presença do capitão-mor demonstra a posição da frota real no conflito e o domínio régio em combate.

De nomeação régia, podia exercer justiça sobre a tripulação do navio, superintendia e substitua o almirante na sua ausência. E das suas tarefas empreender a guerra no mar apressando e assaltando os navios considerados de «inimigos» ⁹⁶, entrando por isso na distribuição dos bens tomados. Por desempenhar estas tarefas de assalto no mar tem de ser informado das cartas de segurança dadas a navios estrangeiros que se dirijam a Lisboa.

Perante o poder decadente dos Pessanhas, o capitão-mor vai incrementando as suas atribuições e inclusive recebe algumas das competências dos almirantes, nomeadamente as jurisdicionais. Tem, assim, autoridade sobre os alcaides das galés, arraís, petintais e outros homens do mar, prendendo e julgando os casos de desobediência, em terra ou no mar. Poderia julgar os casos cuja pena fosse monetária; se a pena fosse corporal só poderia ser aplicada com apelação e agravo régio.

Assim como o almirante, tem a seu cargo a armação da frota, quando o rei impõe. Por este motivo está também encarregue de recrutar homens para as galés, fornecê-las de alimentos e de tudo o necessário para o seu funcionamento ⁹⁷.

⁹⁵ Fernão Lopes, *Crónica de D. João I*, Porto, Livraria Civilização, 1945-1949, vol. I, p. 257.

⁹⁶ *Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa...*, vol. II, doc. n.º 46, p. 54.

⁹⁷ *Descobrimientos Portugueses...*, supl. ao vol. I, doc. 558, p. 436.

De facto, existem outros almirantes, como o provam as referências ao almirante Lançarote da Franca e ao seu filho Lopo da Franca, também designado como ocupante do cargo.

De notar que Lopo da Franca sucedeu no cargo de almirante a seu pai. Verifica-se aqui a existência de um paralelismo com os Pessanhas. Também estes parecem ter sido instituídos num cargo hereditário.

Dois almirantes de duas frotas diferentes, uma de guerra e de defesa, a outra de explorações no Atlântico. A guerra e a navegação, actividades de saliência em território português que possivelmente se encontravam divididas por dois almirantados.

Quadro IV - Almirantes

1285-?	Domingos Martins?
?-1316?	Nuno Fernandes Cogominho
1317-1344?	Manuel Pessanha
1344 ?-1356	Barolomeu Pessanha
1356-1373	Lançarote Pessanha
1375-1381	João Afonso Telo
1381-1382	-
1382-1384	Lançarote Pessanha
1385-1386/7	Manuel Pessanha
1387-1433	Carlos Pessanha
1370, Junho, 29 ⁹²	Lançarote da Franca
1376, Julho, 7 ⁹³	Lançarote da Franca
1385, Novembro, 8 ⁹⁴	Lopo Afonso da Franca

⁹² Referido esporadicamente na documentação.

⁹³ Idem.

⁹⁴ Idem.

Nos finais do séc. xiv e inícios do xv a tarefa do recrutamento de galeotes é entregue apenas ao capitão-mor. Estariam na origem desta medida as inúmeras queixas dirigidas contra os recrutamentos indevidos realizados pelo almirante.

Os ocupantes deste cargo, bem como os capitães dos navios que compõem as armadas, salvo algumas exceções, são elementos da nobreza, o que permite, mais uma vez, verificar que a orientação que persiste na marinha é também a terrestre.

Os conflitos no mar e em terra aproximam-se nas suas estratégias e complementam-se nos seus objectivos.

Quadro V - O capitão-mor

1369	João Bernal
?-1373	João Focum
1373-1384?	Gonçalo Tenreiro
1385?-1423?	Afonso Furtado

4. O recrutamento para as armadas

Forçados ou de livre vontade embarcam os homens nos navios que constituem as armadas. Os que optam pelo embarque têm certamente como intuito ganhar o parco soldo que lhes é distribuído.

As adversas condições que os nautas eram obrigados a enfrentar diminuem as vontades de embarcar. A má alimentação, o duro quotidiano vivido a bordo, as probabilidades de serem feitos prisioneiros, os assaltos de corsários e de piratas e os naufrágios são uma realidade que se agrava em caso de guerra. A morte e as doenças são uma constante entre os galeotes. Mas a estes perigos não se encontram imunes as frotas comerciais que, frequentemente, encontram os perigos do mar.

A possibilidade concedida aos que entram nas galés de se acompanharem de armas, desde o dia em que são distribuídas as soldadas até ao dia seguinte do desembarque, prova realmente o risco que continuamente estes homens têm de enfrentar no mar e em terras mais longínquas. É grande a probabilidade de as usar na defesa de inúmeras agressões, quer em abordagens no mar, quer nos portos de desembarque.

Em tempo de guerra o maior número de navios que compõe as expedições e a exigência de atingir maior velocidade nas manobras obriga a um alistamento extra de remeiros. Neste caso, o recrutamento forçado fornece a maior parte dos homens para os navios armados para combate, embora por vezes alguns camponeses empobrecidos aceitem o dinheiro que lhes entregam os vintaneiros para ingressar nas galés⁹⁸. Outros dos embarcados são condenados que como pena se viram obrigados a ingressar nas galés.

Além destes outros encontram-se obrigados ao alistamento pelo serviço concelhio. Estes fazem-se acompanhar de peixe, carne e de cereais que consigo embarcam nos navios.

A obrigação do embarque nos navios causa o pânico, persuadindo muitos a optar pela fuga, deixando à mercê da justiça mulheres e filhos. Por pouco se interessarem com o seu destino ou por grande temor às punições alguns não regressam, acabando os familiares por morrer nas prisões.



Os pendões das naus. A imagem tem por assunto a partida de Godofredo de Bouillon para a primeira cruzada; na realidade, representa o embarque de uma expedição militar na primeira metade do séc. xv (manuscrito da Biblioteca Nacional de Viena). Os navios estão empavesados com longos pendões, nos quais se inscreviam as divisas ou os nomes dos respectivos proprietários. O prior dos Hospitalários, D. Álvaro Gonçalves Pereira, defendeu a cidade do Porto contra a ameaça do exército senhorial que seguia o infante D. Pedro, revoltado contra o rei por causa da execução de Inês de Castro, fazendo uma barricada com os pendões dos navios que então estavam ancorados diante do Porto⁹⁹.

⁹⁸ *Cortes Portuguesas. Reinado de D. Pedro I (1357-1367)*, Lisboa, INIC, 1986, p. 47.

⁹⁹ *Extraído de História de Portugal*, dir. de José Hermano Saraiva, Public. Alfa, vol. 2, p. 54.

No séc. XIV este abandono das terras traduz-se, em muitos casos, em despovoamento. O continuar da guerra e a crise agrícola atinge em muitas cidades e vilas grandes proporções. O panorama apresentado é desolador no campo, de abandono das actividades locais e de uma sociedade dizimada.

Para contornar as situações de fuga que se manifestam graves pela sua frequência, o monarca concede perdões aos que abandonam as localidades de frequência, o monarca concede perdões aos que abandonam as localidades de frequência, o monarca concede perdões aos que abandonam as localidades de frequência, com o intuito de evitar os oficiais encarregues de efectuar o recrutamento. Os casos de fuga considerados de maior gravidade como a evasão das galés régias ou os afastamentos após a efectivação do pagamento do soldo não obtêm o perdão régio. Também não são perdoadas as fugas de indivíduos que tinham recebido dinheiro para substituir algum recrutado.¹⁰⁰

A avaliar pelos capítulos gerais do povo apresentados nas cortes de Lisboa de 1371, são muitos os subornos praticados na tentativa de se libertarem da obrigatoriedade de embarcar nas galés. De tal forma, que a todo o custo pretendem comprar a liberdade, com dinheiro ou com bens. Por tal preço se vendem, que muitos perdem qualquer forma de sustento. Mas mesmo assim o fazem, e ainda arriscam a ter de a comprar de novo três ou quatro dias depois e por preço mais elevado.

Para evitar situações de crise ou para melhorar situações económicas locais, os monarcas emitem cartas que isentam os indivíduos pessoalmente, através dos oficiais ou das localidades de morada. De igual forma proíbe-se o recrutamento forçado, só ingressando como galeote quem assim o deseja.

Apesar desta proibição o recrutamento forçado continua, por necessidade do preenchimento dos lugares de remeiros ou por abuso dos oficiais encarregues do recrutamento. Continuam também as prisões dos resistentes ao ingresso, sendo eleitos pelo almirante, pelo capitão e pelo alcaide do mar meirinhos encarregues de as efectuar.¹⁰¹

A acentuar os problemas municipais encontra-se a obrigatoriedade dos órgãos concelhios de enviar homens, às suas custas, durante seis semanas no ano. A situação agrava-se caso seja necessário dilatar este período de tempo por imposições da guerra. Apesar dos dias extras ficarem sob pagamento do rei, uma longa ausência contribui para a paragem das actividades locais.

¹⁰⁰ AHCM, Livro 3 de Pergaminhos, doc. 11.

¹⁰¹ Armindo de Sousa, *As Cortes Medievais Portuguesas (1385-1490)*, Porto, 1990, vol. II, p. 228.

É neste contexto que os procuradores concelhios se manifestam contra uma situação de recrutamento excessivo.

Os homens do mar são apurados segundo o sistema das vintenas, constituídas por um rol de vinte homens. Os participantes desta relação encontram-se sob a responsabilidade de um vintaneiro, que se encarrega de entre os homens não isentos manter vinte nesta lista. Este oficial torna-se o responsável mais próximo dos homens a embarcar. Dependendo do maior ou menor povoamento do local, varia o número de vintenas e dos seus respectivos vintaneiros.

Estes homens assim agrupados em lista ficam à espera do chamado régio que se efectua quando é necessário aprontar uma armada.

Se por morte, fuga, decréscimo demográfico ou por qualquer outro motivo as vintenas ficarem depauperadas em alguns dos seus elementos e o vintaneiro não refizer o número estipulado de vinte homens, este terá de abandonar o cargo.¹⁰²

Perdendo o cargo, o vintaneiro que estava isento de servir nas galés sujeita-se a entrar numa lista de galeotes e a embarcar nos navios. De modo a evitar esta despromoção praticam-se abusos e colocam-se homens indevidamente nas listas das vintenas.

Os que possuíam experiência de navegação, os mercadores, os pescadores, os barqueiros ou todos os que estivessem em contacto com o mar e com os rios eram preferencialmente escolhidos para a lista das vintenas.

Apesar destas preferências, todos os homens aptos estavam sujeitos a chamadas, mesmo os agricultores, que nada entendiam do manejo dos barcos e que tinham um mar totalmente desconhecido.

Nem os clérigos casados se encontram livres desta incumbência. Equiparados aos leigos no recrutamento, apesar dos protestos apresentados ao rei pelo arcebispo de Braga e pelos bispos, prelados, priores e abades nas cortes de Elvas de 1361, que alegam as isenções de Afonso IV.

Da mesma forma, os besteiros do conto, pela sua experiência militar, concedem excelentes contributos para as armadas. A sua actividade militar em terra e no mar permite-lhes obter determinadas isenções. Por este facto

¹⁰² *Ordenações Afonsinas*, nota de apresentação de Mário Júlio de Almeida Costa e nota textológica de Eduardo Borges Nunes, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1984, I, I, pp. 425-426.

devem ser os primeiros a ingressar nas embarcações, ou os protestos da população não privilegiada fazem-se sentir.



¹⁰³
Gente do Mar

A dupla função exercida por alguns – galeotes e besteiros do conto – conduzia a um mau funcionamento, quer do exército terrestre, quer do marítimo. Impunha-se a especialização: a terra ou o mar.

A não existência de qualquer diferenciação dos elementos que ingressam como besteiros ou como galeotes conduz a dúvidas. Algumas dessas dúvidas foram colocadas a D. João I pelos apuradores Vasco Fernandes e João de Basto ¹⁰⁴. Já não sabem os apuradores se devem colocar os homens que já

¹⁰³ Extraído dos Painéis de São Vicente de Fora – Museu Nacional de Arte Antiga.
¹⁰⁴ *Ordenações Afonsinas...*, I, I, pp. 422-466.

participaram tanto nos exércitos terrestres como nas armadas na lista dos besteiros ou na dos galeotes. A solução é colocá-los na primeira lista de que fizeram parte.

De facto, a vida militar de ambos é susceptível de confusão. Oriundos da mesma população, de grupos de agricultores, pastores, mestrais e mercadores, recrutados do mesmo modo pelo anadel-mor, referido num documento de D. Pedro como anadel – vintaneiro-mor. Esta identificação traduz as funções do anadel de recrutamento de homens para serviço na terra e no mar. Ambos fazem parte de uma lista que os obriga a uma pronta acção em caso de serem chamados.

Assim como existe um número fixo de besteiros do conto para as diversas povoações, existem números fixos de marinheiros do conto e de remadores a fornecer pelas vilas. Alguns exemplos podem ser apontados. Atougua fornecia anualmente trinta homens armados que durante seis semanas fornecia anualmente trinta homens armados que durante seis semanas prestavam serviço na armada régia ou em troca 600 libras ¹⁰⁵. Levavam consigo armas e víveres (1280). A Lourinhã fornecia vinte galeotes governados por seis semanas (1336). Lisboa e Tavira noventa e seis marinheiros.

Impõe-se uma revisão da legislação e uma reunião de cláusulas dispersas e desconhecidas que inclusive colocam dúvidas aos oficiais encarregues do ingresso de homens para as galés. Os constantes privilégios concedidos pelos monarcas, muitas vezes contraditórios, traduz-se numa certa confusão que convém desvanecer.

Uma das revisões conhecidas acontece em 1405. Uma série de regulamentos, uns de carácter mais geral, ou de carácter mais local, orientam o apuramento a realizar nas cidades, vilas, zonas costeiras e nas localidades situadas nas margens dos rios e determina quem deve ou não ser colocado nas vintenas.

O anadel-mor, oficial que tem sob a sua alçada os apuramentos gerais, após o recebimento do mandado régio que determine a realização do apuramento das vintenas dos homens do mar dirige-se às cidades, vilas e lugares para o concretizar.

O bom exercício da função dita que a carta régia deve ser mostrada às entidades locais de modo a oficializar o acto. Mas muitas vezes age-se sem

¹⁰⁵ *Descobrimentos Portugueses...*, vol. I (1381, Março, 8).

também lavradores, esperando por isso não serem obrigados a entrar nas galés. Da mesma situação se serviam os moradores, barqueiros e pescadores de Vagos, de Ílhavo e de Vila do Minho e de outros lugares do Douro.

Os galegos e outros estrangeiros que vivem em Portugal, que desempenham officios ligados ao mar e ao rio, são da mesma forma obrigados a participar nas vintenas, caso contrário são considerados *vadios*. Esperavam estes que a sua naturalidade lhes garantisse uma isenção de prestar serviços militares.

Denota-se em toda esta lei a pretensão de criar um corpo militar especializado na marinha, retirado de uma população ligada ao mar e aos rios, habituada aos perigos da água, ao manejo de barcos e dos seus apetrechos. Assim, devem os homens que têm ligação com a água ser registados e alistados, bem como os moços maiores de 12 anos, sendo filhos de pescadores ou que vivam com eles por soldadas e tiverem actividades relacionadas com o mar ou com o rio.

Reforçam esta intenção de D. João I as compensações dadas aos galeotes de isenção de serviços em terra, dos serviços de encargo concelhio e do pagamento de determinados impostos.

O alerta geral de recrutamento é dado pelo rei ao almirante, que se encarrega de armar as galés. Consoante a participação do número de navios, mais ou menos localidades são chamadas. Em data determinada os seus homens são obrigados a deslocar-se até aos locais de embarque acompanhados das suas armas, que apenas devem ser utilizadas no alto mar.

Uma hierarquia de funcionários que se encontra sob a alçada do almirante é colocada nos diversos locais onde existem vintenas. É através destes officiais que o almirante obtém a possibilidade de controlar o recrutamento e cuidar que a sua jurisdição se aplique sobre os que pretendem esquivar-se à sua autoridade.

As isenções das vintenas, contidas nesta ordenação de 1405, recaem sobre pajens, grumetes, marinheiros armados que navegam para o exterior, homens de armas aposentados por carta régia, capitães e vassallos régios que serviram na guerra e que possuem cartas de isenção, os acontiadados em cavalos que apresentem alvará dos coudéis como devem ter cavalos. Os besteiros do conto, mesmo que no momento se dediquem à pesca ou a actividades ligadas às barcas de passagem e de carreto, desde que provem que foram besteiros do conto e assim serviram o rei também se encontram isentos.

as consultar, causando algum desagradado aos senhores e aos officiais de justiça que reclamam a realização de alguns recrutamentos indevidos, motivados do desconhecimento das isenções, e a ausência dos responsáveis pelos alistados.

Uma vez chegado ao local de destino, o anadel-mor deve-se informar de imediato dos elementos mais básicos do processo: quantas vintenas existem e quais os homens que delas fazem parte. Para tal devem entrar em contacto com os vintaneiros.

Os homens de cada vintena passam a ser registados no livro do anadel-mor e agrupados em quatro listas diferentes, estabelecidas segundo as idades. Os moços, os mancebos, os meantes e os velhos. Os registos são acompanhados da data precisa em que foram colocados nas vintenas.

Também os marinheiros aqui são registados separadamente das listas das vintenas, bem como todos os privilegiados com isenção. Por serem profissionais e responsáveis pelas manobras dos navios, os marinheiros, ingressam como officiais.

Cabe ao vintaneiro nomear os homens e colocá-los nas vintenas, sem cometimento de abusos e de erros, caso contrário ficará sujeito a penalizações, entre elas a destituição do cargo e o ingresso nas galés. Como funcionários locais estão sujeitos a subornos, a agir coagidos ou em troca de favores. Para o evitar permite-se ao lesado recorrer à justiça, devendo apresentar prova da isenção.

Este official deve ter um bom conhecimento de todos os recrutados e do local da sua morada e manter estes homens sempre prontos para o embarque. Pretende-se a prontidão e a eficácia e evitar as já conhecidas reclamações contra o facto de os vintaneiros não serem homens da terra, serem estranhos e desconhecerem as imunidades locais e os privilegiados, incorrendo por isso mais facilmente em erros.

A ordenação de 1405 esclarece que os nomeados para as vintenas não podem de forma alguma recusar a presença nas galés, mesmo alegando problemas físicos, idade ou *«passagem para terra seca»*. Era comum a mudança para officios privilegiados com a isenção, como é o caso dos lavradores, monteiros, moedeiros, passareiros, marinheiros e grumetes, entre outros.

Assim, apelavam os marinheiros de Leça e de Matosinhos de não ingressarem como remeiros porque levam o peixe a Aragão. Os mareantes de Aveiro que carregavam em barcas para as marinhas areia e junco eram

5. As tercenas

Uma organização interna foi necessária para que a marinha de guerra funcionasse na sua plenitude e para que o recrutamento se efectuasse com todo o proveito para as armadas.

Só por si o apuramento de homens das vintenas do mar, de cavaleiros, de peões e de aricaveiros causavam grandes transtornos à economia local.¹⁰⁶ Um alistamento desordenado e excessivo agravava a situação, comportando um descontentamento generalizado e sucessivas reclamações.

A análise dos capítulos de cortes permite apontar os contínuos abusos e erros dos oficiais encarregados do recrutamento e apreciar o descontentamento provocado pela forma como é realizado que mais prejudica a economia nacional que contribui eficazmente para a defesa externa.

As queixas mais comuns apresentadas em cortes contra os oficiais dirigem-se para o recrutamento de isentos. O almirante, o capitão-mor, os armadores do rei, os vintaneiros e os outros oficiais encarregues do recrutamento nem sempre respeitam as cartas de isenção concedidas pelos monarcas nem a legislação em vigor, resultando daqui inúmeras reivindicações das várias entidades lesadas.

Algumas das queixas apresentadas justificam-se na medida que o recrutamento de alguns grupos acentua crises económicas mais ou menos generalizadas. É o caso do recrutamento de lavradores, de mercadores de grosso trato, principalmente quando existem bons besteiros do conto que podem ser chamados a ingressar nas galés e de moleiros, o que diminui consideravelmente o abastecimento e os carregamentos de pão para as armadas são amplamente lesados.

Perante as dificuldades vividas na agricultura, causadas pela falta de mão-de-obra e pela crise generalizada, D. Fernando dita que os lavradores que cultivassem as suas próprias quintas e herdades e os lavradores que lavrassem com bois próprios não fossem obrigados a servir na guerra.¹⁰⁷

Outros queixam-se de que pelo seu estado não deveriam ser recrutados, muito menos presos e obrigados ao pagamento de carceragens. Entre estes estão os cavaleiros das quantias.

Pertença do rei e dirigidas pelos seus oficiais, aí se recolhem e armam as galés régias. Aqui também se constroem, reparam os navios e guarda a palamenta necessária para o equipamento das galés.

Para corresponder a esta multiplicidade de tarefas, está provida, em anexo, de edifícios complementares. Entre eles salientam-se o armazém, onde está guardada a palamenta, os armazéns, onde se guarda lenha, a madeira e outros materiais necessários às reparações, os currais, onde se encontram os animais usados para puxar os navios, e o forno, onde se faz o biscoito. Ao lado do vinho e das carnes salgadas o biscoito constitui um alimento bastante utilizado nas dietas alimentares dos embarcados.

Contam ainda com uma torre que associa às actividades de armação as de vigia da costa e de defesa.

Pelas funções aqui desempenhadas, pela sua proximidade do mar e sobretudo pela sua imunidade é um local de atracção para mestres e para comerciantes. A sua imunidade impede os oficiais municipais de aí exercerem a sua autoridade, de fazerem cumprir as regras municipais e de interverem para solucionar situações mais problemáticas.¹⁰⁸ Por serem ainda locais isentos de impostos, servem de abrigo a carneiros, padeiras e outros, que aí vendem os seus produtos sem taxas.

Pouco a pouco a construção de casas e o estabelecimento de vendas vai sendo incentivado e em breve estes edifícios estão rodeados de moradores. Já no início do séc. XIV a sua actividade ditava normas para as construções das proximidades. As ruas são espaçosas e o espaço entre os edifícios e as taracenas deve ser grande.¹⁰⁹ Indicadores de um trânsito intenso de pessoas e de animais, que em épocas de armação se pretende que seja rápido e ordenado.

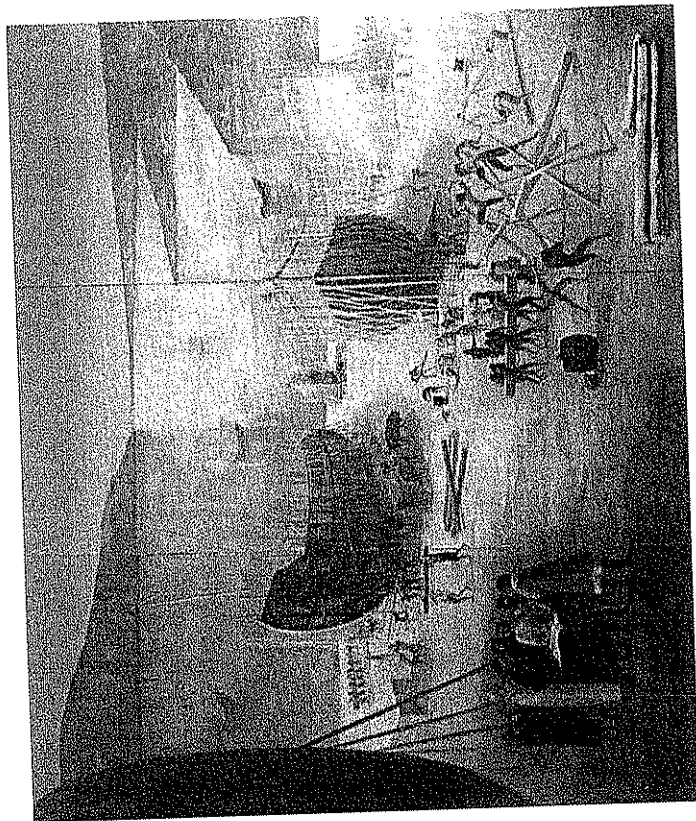
As tercenas são alimentadas por subsídios provenientes das rendas e dos direitos régios que financiam a construção e reparação dos navios, a compra de produtos indispensáveis à sua preservação como o peixe e a resina e aquisição de palamenta.

¹⁰⁶ *Idem*, pp. 108-109.

¹⁰⁷ *Descobrimentos Portugueses...*, supl. ao vol. I, pp. 28-29.

¹⁰⁶ AHMP, Livro 3 de Pergaminhos, doc. 33.

¹⁰⁷ *Cortes Portuguesas. Reinado de D. Fernando I (1367-1383)*, Lisboa, INIC, 1990, p. 84.



O espaço, o mar e as embarcações

Reprodução de uma pintura actual existente na sala de leitura do Arquivo Histórico Municipal do Porto alusiva à azáfama de construção naval verificada no burgo, nas vésperas da tomada de Ceuta, em 1415. «E em verdade era fremosa cousa de ver, ca per toda aquela ribeira [em Lisboa e no Porto] jaziam naus e navios, nos quais de dia e de noite andavam calafates e outros mesteirais, que lhe repaíravam seus falcimentos. Doutra parte jaziam muitos bois e vacas decepados e, ali, muitos homens, uns a esfolar e outros a cortar e salgar, outros a meter em tonéis e botas em que haviam de ir» (Zarara, *Crónica da Tomada de Ceuta*, cap. XXX). É crença que a alcunha de «tripeiros» atribuída aos do Porto vem desde essa altura, por se alimentarem das vísceras dos animais abatidos para a armada¹¹⁰

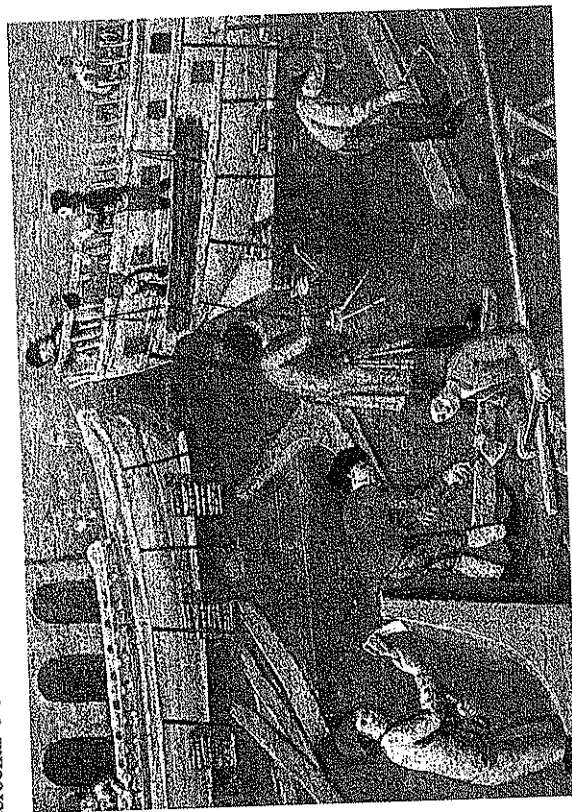
Em caso de guerra ou da realização de expedições que obriguem ao fornecimento de grandes quantidades de mantimentos, pagamentos de soldo e equipamento de maior número de navios, ou em caso de um decréscimo dos rendimentos régios disponíveis para efectuar o abastecimento, o monarca

¹¹⁰ Extraído de *História de Portugal*, dir. de José Mattoso, vol. II, p. 393.

compra os produtos em falta. Frequentemente a guerra e a situação económica atrasam o seu pagamento ou obrigam à compra por preços mais baixos que os do mercado. Logo surgem reclamações fortes como a das cortes de Lisboa de 1371 «e que por esto tiramos o mantimento a muitos da nossa terra o que não he auto de reii»¹¹¹.

Outros fundos são utilizados em caso de necessidades mais urgentes. Em 1403 D. João I coloca ao serviço do almoxarife das tercenas dívidas que alguns contraíram com o monarca para serem empregues nos navios que aqui se encontram.

Encarregados de todo o funcionamento das tercenas, quer das actividades de administração, quer das relacionadas com a supervisão dos vários serviços, encontramos alguns oficiais, entre eles o almoxarife das tercenas, os escrivães, mestres e carpinteiros. O almoxarife ocupa-se com as finanças e com a administração, os escrivães registam o que diariamente ocorre nas tercenas e o mestre tem a seu cargo carpinteiros e calafates.



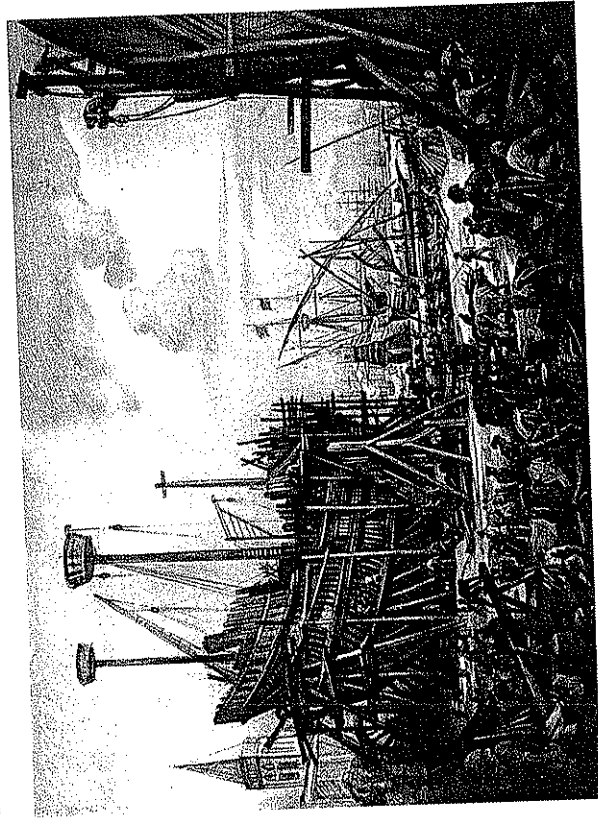
Carpinteiros navais trabalham na construção de embarcações (pormenor de uma pintura veneziana)¹¹²

¹¹¹ *Cortes Portuguesas. Reinado de D. Fernando I...*, p. 17.

¹¹² Extraído de *História de Portugal*, dir. de José Hernano Saraiva, Public. Alfa, vol. 2, p. 257.

Os petintais, assim designados os carpinteiros da construção naval, obtiveram pelos forais de Lisboa, Almada e de Santarém o foro de cavaleiros. Esta distinção social permite avaliar a importância crescente da construção naval e o interesse militar que o mar despertava. Pretende-se atrair os indivíduos a estas actividades e consequentemente proporcionar o desenvolvimento das actividades marítimas.

Os bons resultados desta política são evidentes. Os privilégios estendem-se a Tavira (1282), D. Dinis amplia a concessão de foro de cavaleiro aos calafates e carpinteiros da Ribeira em Vila Franca de Xira, já o possuía os alcaides, timoneiros e petintais. Os privilégios concedidos aos arrais e alcaides das galés reais de isenção de hoste, anuidade e de fossadeira e de não serem constrangidos por dívidas ¹¹³ foram alargados, em 1298, aos petintais das galés régias. Em 1358 continuam as concessões de privilégios aos petintais, desta vez aos de Setúbal, que são dispensados da obrigação de ter cavalo ¹¹⁴.



Ribeira de Lisboa ¹¹⁵

¹¹³ *Descobrimentos Portugueses...*, vol. I, pp. 27-28.

¹¹⁴ *Idem*, vol. I, pp. 109-110.

¹¹⁵ *Lisboa, Oito Séculos de História*, organização e direcção de Matos Sequeira, publicações comemorativas do 8º Centenário da tomada de Lisboa aos Mouros, Lisboa, Câmara Municipal, 1947.

Como muitos dos petintais que trabalhavam nas tercenas de Lisboa eram de fora da cidade, teriam de ter determinados privilégios para aí continuarem a exercer a sua actividade. Concede-se a isenção de almotacaria sobre os jornais dos carpinteiros navais de Lisboa, do mesmo modo que era colocada sobre os outros carpinteiros.

O recrutamento em massa que acompanha o crítico reinado de D. Fernando obriga a uma fuga da população destinada a ingressar nas galés, fuga a que não se encontram alheios os que trabalham nas tercenas, também eles sujeitos ao recrutamento. Não é este o momento propício para o abandono das tercenas. Para os fixar nos portos em 1381 são-lhes aumentados os privilégios. Os carpinteiros e calafates moradores em Lisboa são isentos de servir nas armadas como galeotes ¹¹⁶. Também nesta medida se encontram presentes as necessidades de uma guerra que obriga a inúmeras reparações de navios. Os carpinteiros são tão necessários nas tercenas como os remeiros nas galés.

Mas a guerra impõe esquecimentos. Em 1396, a pedido dos calafates e petintais de Lisboa D. João I confirma o privilégio. Mas o monarca refere-se à isenção de pousada mas não se refere à isenção de servir nas galés; pelo contrário, as referências vão no sentido do serviço nas galés ¹¹⁷ — *carpinteiros, calafates e petintais que servem nas galés e tercenas*.

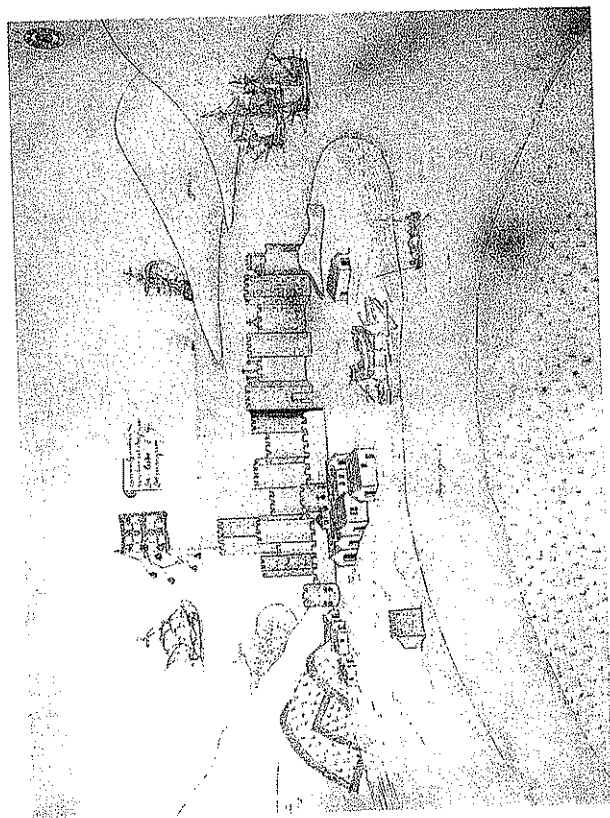
Os documentos que referem as funções no mar dos carpinteiros, calafates e petintais não esclarecem nem descrevem essas mesmas funções. No entanto conhecem-se pela negativa. Um capítulo especial do Porto apresentado nas cortes de 1441 refere que os calafates nunca foram galeotes, nem o podem ser. Perante esta indicação, que apenas remete para os calafates, é possível que estes homens desempenhassem nas galés tarefas de acordo com os seus ofícios.

Nos meados do séc. xv um alvará liberta da sisa todas as empreitadas tomadas pelos carpinteiros da Ribeira de Lisboa para construção de navios ¹¹⁸.

¹¹⁶ *Descobrimentos Portugueses...*, vol. I, p. 179.

¹¹⁷ *Idem*, vol. I, pp. 206-207.

¹¹⁸ A. H. de Oliveira Marques, *A Sociedade Medieval Portuguesa. Aspectos da Vida Quotidiana*, Lisboa, Sá da Costa, 1987, p. 141.



Construção naval, especialmente desenvolvida no séc. XV.
(Lisboa, ANTT, *Livro das Fortalezas de Duarte Darnas*, fl. 115)

Estes oficiais adquirem ainda outros privilégios locais, como a isenção de prestar serviços nas obras municipais, privilégio confirmado por D. João I e nem sempre respeitado pelos regedores da cidade.

Estes privilégios régios provam a importância das tercenças, o seu contributo para a marinha e o interesse dos monarcas pelo incremento das actividades navais.

A separação das funções dos petintais em carpinteiros e calafates permite verificar a efectivação de um desenvolvimento da construção naval e do crescente envolvimento da marinha nas actividades militares e económicas.

Petintais e calafates trabalham nas tercenças por jornais avaliados pelo almoxarife e pelo mestre das tercenças. Portanto, um salário sujeito a avaliação.

¹¹⁹ Extraído de ANTT, Lisboa, *Livro das Fortalezas de Duarte Darnas*, fl. 115.

Em 1413 foram fixados no Porto os salários de alguns mestres. Para os calafates ficou estabelecido que o melhor recebesse por dia 20 reais e mantimento; o não tão bom receberia 15 reais e mantimento; aos moços seriam pagos 8 reais. Para os carpinteiros o tabelamento de salários concede ao melhor 14 reais e mantimento e 12 ao que não fosse considerado tão competente. Os salários destes carpinteiros que trabalham na construção das naus é superior ao dos outros carpinteiros de categorias idênticas, que recebiam de soldo 10 e 8 reais, respectivamente ¹²⁰.

Por serem privilegiados, estes mestres são ambicionados por todos os mestres de carpintaria, mas nem todos têm a eles acesso. Só os bons carpinteiros e os bons calafates podem chegar às tercenças. Um delegado do rei examina os candidatos e só depois de avaliadas as suas qualidades são colocados como petintais.

Nos fins do séc. XIV existe já um mestre de carpintaria que examina os carpinteiros navais e que lhes passa uma certidão comprovativa. Só então pediam ao monarca que passasse alvará de nomeação de carpinteiro das tercenças. No reinado de D. João I existe um mestre dos calafates ¹²¹, possivelmente com as mesmas funções do mestre de carpintaria: examina e aceita os calafates destinados aos serviços das tercenças.

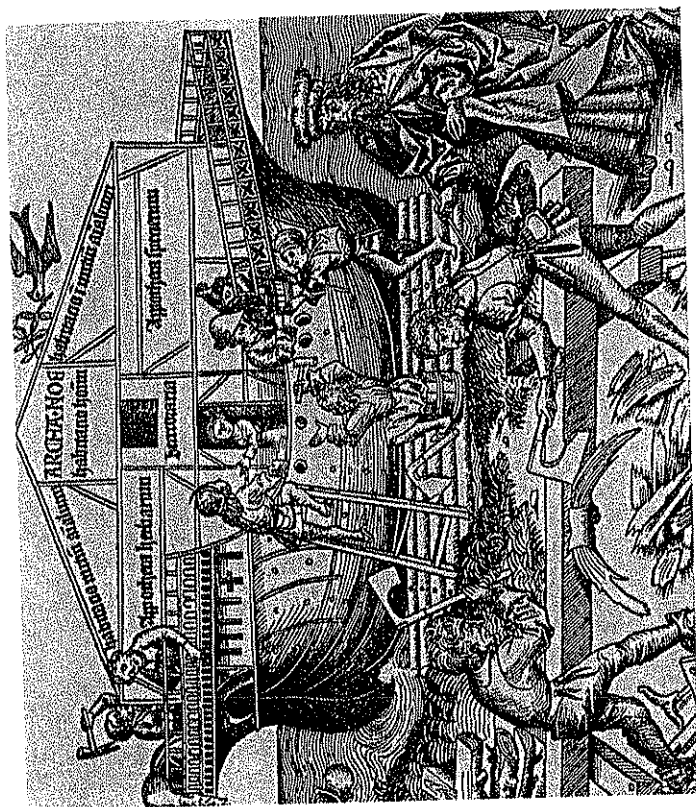
Mas aqui trabalham outros servidores que não usufruem de salário. Os que prestam serviços municipais e os forçados para o desempenho dos vários trabalhos, quer de rotina quer nas obras necessárias. Em troca recebem alguns privilégios; é o caso dos geirões de Gaia, isentos de dar pousada e de lhes serem tomados os seus bens.

Os judeus estão desde o reinado de Sancho II ligados às tercenças. Além de terem como obrigação a entrega de um calabre novo e uma âncora quando um navio era lançado à água e quando D. Sancho fazia frota estão obrigados aos serviços das taracenas. Os judeus de Lisboa adquirem a sua isenção em 1371, salvaguardando especial mandado régio.

A preparação das naus e a armação de frota obrigam a meter galés no varadouro, fazer covas, carregar alimentos, moer farinha, fazer biscoito, transportar armas do armazém régio, carregar remos e outros apetrechos necessários para as galés e naus.

¹²⁰ AHMP, *Livro 3 de Vereações*, fol. 76 v.

¹²¹ *Descobrimentos Portugueses...*, supl. ao vol. I, doc. 580.



A arquitetura naval no final do séc. XV 122

Nas cortes do Porto de 1372 ¹²³ as tercenas reais passam a ser problema nacional. A intensa actividade militar por mar realizada neste reinado descesta a população, que reclama contra os enormes gastos da marinha.

Fala-se em fazer novas tercenas, o que significa que as anteriores não são suficientes para fazer face à intensa actividade militar. A organização de armadas é frequente e o número de navios em reparação aumenta.

Os gastos que implicam as novas terças indigam a população, que as vê desnecessárias. Simbolizavam um aumento da construção naval, um índice crescente de endividamentos, de impostos, de pobreza, de serviços obrigatórios e do recrutamento de homens e sobretudo o continuar da guerra.

¹²² Extraído de Luís de Albuquerque. *Descobrimentos Portugueses*, p. 122.

¹²³ Cortes Portuguesas. Reinado de D. Fernando I..., p. 95.

PART E III

A LEGISLAÇÃO

PAULA MARIA DE CARVALHO PINTO COSTA

JÚLIA ISABEL COELHO CAMPOS ALVES DE CASTRO