



43

REVISTA
PORTUGUESA
DE
HISTÓRIA

COIMBRA 2012

Portugal – um Reino “Plantador de Naus”

MARIA HELENA DA CRUZ COELHO

Professora Catedrática da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra
Investigadora do Centro de História da Sociedade e da Cultura
chsc@ci.uc.pt

Resumo:

Partindo das valências geográficas de Portugal, este estudo salienta o papel do mar na construção do reino de Portugal. Sustenta-se que a expansão em terra foi, em vários casos, conseguida com um apoio marítimo e que também no mar houve fossados e por mar ocorreram diversas ofensivas militares. Equaciona-se a problemática do equipamento naval com fins militares levado a cabo pelos monarcas portugueses e acompanha-se o povoamento da orla atlântica do território. Desenvolve-se, enfim, a ampla política marítima de D. Dinis, desde a consolidação da armada real ao incremento económico da pesca e da salinicultura e mesmo ao fomento do comércio por mar, que projecta este monarca como “um plantador de naus a haver”, na *Mensagem* de Fernando Pessoa.

Palavras chave:

Mar; Marinha; Povoamento e Economia; Política régia; D. Dinis.

Abstract:

Starting from the geographical characteristics of the Portuguese territory, this study highlights the role of the sea in building up the Kingdom of Portugal. It contends that land expansion was, in some cases, achieved with a maritime support, that there were ‘fossados’ (devastating raids) also at sea, and several military offensives were carried out by sea. It approaches the theme of naval equipment with military purposes conducted by Portuguese monarchs and keeps track of the population settlement in the Atlantic coast territory. It finally gives an account of the vast maritime policy of D. Dinis - from the consolidation of the royal navy to economic increment of fishery and salt extraction and even to the fostering of trade by sea - which projected this monarch as “a planter of ships to be”, as in Fernando Pessoa’s *Mensagem*.

Keywords:

Sea; Navy; Population settlement and economy; Royal policy; D. Dinis.

Pessoa assim representa o rei D. Dinis:

Na noite escreve um seu Cantar de Amigo
 O plantador de naus a haver,
 E ouve um silêncio múrmuro consigo:
 É o rumor dos pinhais que, como um trigo
 De Império, ondulam sem se poder ver.

Arroio, esse cantar, jovem e puro,
 Busca o oceano por achar;
 E a fala dos pinhais, marulho obscuro,
 É o som presente desse mar futuro,
 É a voz da terra ansiando pelo mar¹.

As quinas desfraldaram-se nas bandeiras dos exércitos que foram conquistando o território aos muçulmanos. Os castelos ergueram-se para defender esse território dos mouros e dos vizinhos peninsulares. Os homens povoaram cidades e vilas e cultivaram os campos.

Portugal cumprira-se em terra. D. Dinis herdava um reino unido do Minho ao Algarve. Para ele buscou a sua plena identificação e consolidação dos limites fronteiriços. E rasgou-lhe decididamente os horizontes do mar².

Mas, antes de chegarmos a este marco, retrocedamos.

O quadrilátero que forma o reino de Portugal dispõe, quase mimeticamente, de duas fachadas opostas, horizontal e longitudinalmente. A norte e oriente delimitam-no a terra, de montanhas, rios e planícies. A oeste e a sul o seu recorte desenha-se pelo mar de costas mais abruptas ou de enseadas e estuários mais amenos.

O mar teve, pois, de ser uma presença constante no devir deste território que se veio a configurar num espaço, numa população, num poder. Por mar e por terra vieram muitos homens e mulheres que foram moldando o território e que foram constituindo o magma de um povo.

O mar foi porta de entrada de povos, de civilizações, de culturas. O mar foi perigo de inimigos que vieram pelos rios e pela terra para atacar povoados e saquear bens. O mar foi palco de batalhas e de ataques de piratas e corsários.

¹ Fernando Pessoa, *Mensagem*, 7ª ed., Lisboa, Edições Ática, 1963, p. 31.

² A bibliografia sobre D. Dinis é abundante pelo que remetemos apenas para a biografia mais recente deste rei e para as obras nela citadas, que apoiam as facetas da sua vida e governo, bem como o enquadramento peninsular da época, da autoria de José Augusto de Sotto Mayor Pizarro, *D. Dinis*, Lisboa, Círculo de Leitores, 2005.

Mas o mar foi também promessa de ganhos. Era caminho fácil e rápido entre portos marítimos de costas acessíveis. Era estrada que rasgava horizontes largos de comércio. Era chão arável que se oferecia em frutos de mar e espreguiçando-se em terra se transmutava em riqueza de cristais de sal.

Jaime Cortesão, o defensor, desde os séculos da formação de Portugal, de um género de vida nacional assente no comércio marítimo com base na agricultura³, acentua desde logo factores geográficos nessa individualização. E afirma: “os dois caracteres da geografia portuguesa, que mais prepararam a sua diferenciação política na Península, são aquilo a que chamamos o *contacto cruciforme* entre os seus diversos elementos geográficos e a *convergência atlântica* dos seus caracteres”⁴.

Explicando os conceitos, precisa que o *contacto cruciforme* se realiza pela união de uma série de elementos, seja de oeste para leste a relação entre o mar e a planície ou entre a planície e a montanha, seja no sentido norte-sul entre o aquém Tejo de forte altimetria, abundante pluviosidade e irrigação, e o além Tejo de planícies e pleniplanícies.

Por sua vez na *convergência atlântica* destaca, entre outras características, o grande número de portos portugueses que viabilizava o comércio e navegação entre o sul e o norte da Europa e a longa e recortada fronteira atlântica de Portugal, articulada com uma rede fluvial e terrestre, que facilitava o contacto de muitos e variados terrenos com o oceano.

Mas para reforçar a sua tese da vocação marítima de Portugal, depois do território convoca os homens⁵. E na proto-história portuguesa releva a fixação litorânea dos Túrdulos e Cónios, o papel dos romanos com a sua política de acessibilidades por vias terrestres que cruzavam a Península e o desenvolvimento de uma actividade de pesca e extracção de sal e de uma indústria de peixe salgado e de conserva, para chegar por fim ao protagonismo de muçulmanos e normandos.

A civilização muçulmana assentava na navegação e comércio e era grande o seu saber náutico e de outras ciências como a astrologia, deixando marcas no urbanismo e na vocação mercantil das terras meridionais⁶.

³ Jaime Cortesão, *Os factores democráticos na formação de Portugal*, Lisboa, Livros Horizonte, 1974, p. 58-59.

⁴ Idem, *ibidem*, p. 20.

⁵ Idem, *ibidem*, p. 32-57.

⁶ Idem, *ibidem*, p. 56.

Por sua vez, os normandos, que desde a primeira metade do século IX começaram a assolar as costas da Península, se por um lado foram lançando o pânico e a destruição de homens e terras, deixaram também rasto de relações comerciais com as populações costeiras e mesmo influências na civilização marítima ocidental⁷.

1. A longa permanência dos muçulmanos na Península e o relacionamento mais conflituoso ou pacífico que com eles se estabeleceu durante cinco séculos merece um especial destaque. Depois da ocupação da Península pelos muçulmanos nos inícios do século VIII o mar atlântico peninsular foi uma extensão do lago mediterrâneo muçulmano. Por terra e por mar os muçulmanos, sobretudo provenientes das costas do Norte de África, avançaram em direcção à Península Ibérica e os povoados costeiros com bons portos marítimos foram pontos estratégicos da sua fixação.

Assim, o avanço dos hispano-godos cristãos, nesse movimento, conhecido por reconquista, de ir retomando os territórios que outrora lhe haviam pertencido e que estavam sob o domínio dos muçulmanos, teve de ir prosseguindo em terra, mas olhando os mares.

Num diálogo permanente entre a terra e o mar se foi justamente desenhando, primeiro o condado portugalense e depois o reino de Portugal.

À nossa mente logo ocorre, como ponto alto desse apoio vindo por mar para conquistar a terra, a tomada da poderosa cidade de Lisboa. Afonso Henriques tentara conquistar Lisboa em 1140 mas não o lograra. Apela então a forças exteriores para o ajudarem. O espírito de cruzada, pregado ardentemente por São Bernardo de Claraval e sustentado pelo papado, vinha ao seu encontro. Em 1145 o papa Eugénio III proclama a segunda cruzada. Em Maio de 1147 partem os cruzados para o Oriente e, ainda nesse ano, o pontífice alarga os privilégios de cruzada à Península Ibérica. Chegando uma armada de cruzados do norte da Europa ao Porto, em Junho de 1147, o bispo do Porto apela ao seu auxílio na conquista de Lisboa, onde se encontrava D. Afonso Henriques. Graças ao concurso desses cruzados monta-se um cerco à cidade e uma vigilância atenta do inimigo em terra e no mar. Assim “dispuseram oito batéis

⁷ Idem, *ibidem*, p. 55. Jaime Cortesão, *Os Descobrimentos Portugueses*, vol. I, Lisboa, Arcádia, s. d., p. 129-169, insiste e desenvolve largamente este contexto geográfico e civilizacional marítimo de Portugal. Também a obra de José António Rodrigues Pereira, *Marinha Portuguesa. Nove Séculos de História*, Lisboa, Comissão Cultural da Marinha, 2010, p. 11-25, abre com a apresentação da geografia marítima de Portugal e dos povos que por mar chegaram ao território.

no rio com gente armada frente à cidade para ficarem de vigia”⁸. Ao fim de uns prolongados quatro meses, em que muitas e variadas estratégias e táticas foram experimentadas, a cidade conseguiu ser finalmente tomada, a 24 de Outubro. O mar trouxera, assim, as gentes que foram o imprescindível apoio para conquistar a terra.

Com o principal porto muçulmano na mão dos cristãos, a costa portuguesa, menos flagelada pela pirataria muçulmana, tornar-se-ia mais atractiva para a fixação de gente e as rotas do mar apresentavam-se mais seguras e aliciantes.

Mas nada estava ainda firme e os perigos espreitavam. Lisboa e as terras a sul continuavam a ser atacadas por corsários ou armadas muçulmanas. Ataques na barra do Tejo ocorreram em 1179, como represália à investida do infante Sancho no ano anterior sobre Sevilha, repetidos na década de 1180⁹.

Posteriormente D. Sancho I, aproveitando uma conjuntura favorável de conflitos internos entre os reinos peninsulares e de revoltas entre os muçulmanos, avançou para o sul algarvio. De novo com o apoio de cruzados do norte da Europa saiu de Lisboa, por mar, com uma armada de 55 navios, e conquistou o castelo do Alvor em 1189¹⁰. Passado um mês, socorrendo-se uma vez mais de cruzados alemães, flamengos, franceses e ingleses, D. Sancho I juntou às suas 24 naus as 11 desses cruzados e, partindo de Lisboa, foi cercar Silves. Ao fim de mês e meio, a cidade rendeu-se, tendo sido firmado um acordo a 3 de Setembro de 1189. Responderam os muçulmanos cercando Silves, em Junho e Julho de 1190, que então conseguiu resistir. Todavia, face a um segundo cerco no ano seguinte, os cristãos tiveram de se render, em Julho de 1191.

Foram ainda cruzados do norte que colaboraram com os cavaleiros da ordens militares na conquista de Alcácer do Sal, em 1217¹¹.

Mais tarde, quando D. Sancho II se propôs avançar para o Algarve e recrutar homens para combater por terra e por mar os infiéis, rogou o apoio do Sumo Pontífice. Gregório IX pela bula *Cum carissimo in Christo*, de 18 de Setembro de 1241, concedeu a todos os cristãos que concorressem para tal missão, servindo o rei pelo menos durante um ano ou com as suas fazendas, as mesmas

⁸ *A conquista de Lisboa aos mouros. Relato de um cruzado*, edição, tradução e notas de Aires A. Nascimento, introdução de Maria João V. Branco, Lisboa, Vega, 2001, p. 103.

⁹ Luís Miguel Duarte, “A marinha de guerra portuguesa”, in Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira (dir.), *Nova História Militar de Portugal*, vol. I, José Mattoso (coord.), Lisboa, Círculo de Leitores, 2003, p. 297.

¹⁰ Mário Jorge Barroca, “História das campanhas”, in *Nova História Militar de Portugal*, vol. I, p. 49-51.

¹¹ *Idem, ibidem*, p. 58.

indulgências que eram outorgadas aos que fossem defender a Terra Santa¹². Na conquista de Faro, empreendida por D. Afonso III e pelo Mestre de Santiago D. Paio Peres Correia, em 1250, refere Rui de Pina que o cerco em terra foi dobrado pelo de mar, tendo el-rei mandado “sua frota de Navios grossos estar no maar, e assi ordenou que no canal do Rio se atravesassem outros Navios fortes, e bem armados...”¹³.

E não será de esquecer, como bem o salientou Oliveira Marques¹⁴, que durante todo o período de reconquista do reino de Portugal a par dos fossados que se realizavam em terra, portanto das incursões anuais em terra do inimigo para destruir as colheitas e saquear bens, os mesmos foram ocorrendo por mar.

2. Estas acções, que nos revelam o papel do mar no cenário da reconquista, equacionam-nos do mesmo modo a problemática do equipamento naval com fins militares dos monarcas portugueses.

Logo Afonso Henriques disporia de barcos que podiam servir para transporte e apoio dos exércitos reais, para concretizar manobras de cercos ou mesmo para eventuais combates navais¹⁵. O cruzado que relata a conquista de Lisboa refere que, num dos recontros que se sucederam para concretizar a colocação da torre móvel que deu acesso às muralhas da cidade, foi ferido e veio a morrer o comandante das galés do rei, dito, na versão latina “rector de galeata regis”¹⁶. Este chefe da armada real continua a ser mencionado no tempo de D. Sancho I,

¹² *Descobrimientos Portugueses, Documentos para a sua História*, publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques, vol. I (1147-1460), Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1944 (doravante citado *DP*, I), doc. 7, p. 4-5. Já antes pela bula *Cupientes christicolos*, de 21 de Outubro de 1234, válida por quatro anos, o estipulara, ainda que aqui se aludisse genericamente ao serviço no exército real (*DP*, I, doc. 5, p. 2-3).

¹³ Rui de Pina, *Coronica do muito alto, e esclarecido príncipe D. Affonso III quinto rey de Portugal*, in *Crónicas*, intr. e revisão de M. Lopes de Almeida, Porto, Lello & Irmão-Editores, 1977, cap. XI, p. 190.

¹⁴ A. H. de Oliveira Marques (coord), *Nova História da Expansão Quatrocentista*, vol. II, Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques (dir.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, Lisboa, Editorial Estampa, 1998, p. 13-15. Uma síntese da acção marítima dos homens, nestes tempos de afirmação do reino, se apresenta em José António Rodrigues Pereira, *Marinha Portuguesa...*, cit., p. 27-35.

¹⁵ Cfr. José António Rodrigues Pereira, “Marinha Portuguesa. (Séculos XV-XVI)”, in *Dicionário de História dos Descobrimientos Portugueses*, vol. I, dir. de Luís de Albuquerque, coord. de Francisco Contento Domingues, Lisboa, 1994, p. 687.

¹⁶ *A conquista de Lisboa aos mouros*, p. 128-129. Sobre os cargos e impostos dos navios, leia-se Maria Alexandra Tavares Carbonell Pico, *A terminologia naval portuguesa anterior a 1460*, Lisboa, Sociedade de Língua Portuguesa, 1963, p. 585-620.

como “pretor nauigiorum”¹⁷ e sabemos que, em 1210, era um Fernando Martins que desempenhava o cargo¹⁸.

Mais significativamente, no foral concedido a Coimbra, Lisboa e Santarém em 1179, D. Afonso Henriques concede privilégios a alguns postos chave dos navios. Assim, o alcaide do navio, portanto o seu comandante, dois espadeleiros, que seriam os que dirigiam as manobras dos remos, dois proeiros, certamente homens da proa, e um petintal, talvez carpinteiro ou calafate¹⁹, teriam o foro de cavaleiros-vilãos²⁰. Tal como os homens do povo que, graças ao seu poder económico podiam servir nobremente a cavalo no exército real, assim eram distinguidos com a cavalaria os principais chefes e responsáveis pelos navios que formavam a sua armada e serviam por mar o monarca, equiparando-se em estatuto social. Na política régia, a terra caldeava-se com o mar no mesmo intento de protecção do reino, na defesa ou no ataque. E como a muitos outros concelhos foi concedido este tipo de foral, os mesmos privilégios teriam os superiores e detentores de postos-chave dos navios de várias outras localidades banhadas pelo mar ou atravessadas por rios.

Com D. Sancho I os vizinhos de Lisboa viram-se ainda contemplados com maiores liberdades, dado que, por carta de Agosto de 1204,²¹ o rei determinava “que nunca entrem em Navyo meus peões de lixbõa contra sua voontade mais per ssa voontade per mar e per terra venham a meu seruico”, impedindo qualquer recrutamento forçado para o serviço real, certamente pelo alcaide dos navios aí referido. E este mesmo monarca ou o seu homónimo defendia também os marinheiros do rei, aludindo a dez que o alcaide de Lisboa e o almoxarife teriam lesado, declarando expressamente que sobre os seus marinheiros só o rei ou o seu pretor teriam poder²².

¹⁷ Rui de Azevedo, P. Avelino de Jesus da Costa, Marcelino Rodrigues Pereira, *Documentos de D. Sancho I (1174-1211)*, Coimbra, Centro de História da Universidade de Coimbra, 1979 (doravante citado *DDS*), doc. 155, de Guimarães, Agosto, 1204.

¹⁸ *DDS*, doc. 193, de Lisboa, 5 de Julho de 1210: “Fernandus Martini pretor nauigi”.

¹⁹ Concretamente sobre estes postos dos navios ver Maria Alexandra Tavares Carbonell Pico, *A terminologia naval...*, cit., p. 431-434; Rosalina Branca da Silva Cunha, “Subsídios para o estudo da marinha de guerra na 1ª dinastia”, *Revista da Faculdade de Letras*, t. XX, 2ª série, 1, (1954), p. 82-89.

²⁰ *DP*, I, docs. 1 e 2, p. 1.

²¹ *Descobrimientos Portugueses, Documentos para a sua História*, publicados e prefaciados por João Martins da Silva Marques, *Suplemento ao volume I (1037-1460)*, Lisboa, Instituto de Alta Cultura, 1944 (doravante citado *DP, Suplemento*), docs. 1 e 2, p. 5-7.

²² *DP*, I, doc. 8, p. 5-6. O documento refere o dia 23 de Abril mas não o ano. É atribuído a D. Sancho I (1185-1211) ou D. Sancho II (1223-1248). Posteriormente, uma lei de D. Afonso III determina que não há apelação da sentença que der o alcaide do mar sobre demandas entre

A atenção aos navios e à marinha de guerra, que apoiaria incursões ofensivas ou defensivas por terra e mar, continuou a ser uma constante na política dos reis subsequentes.

Desde logo, na cúria de Coimbra de 1211, D. Afonso II defendia os proprietários dos navios em caso de naufrágios, numa lei bem precoce no contexto europeu²³. Exigia que nem as autoridades régias, citando os almoxarifes, nem os senhores das terras, se apropriassem de qualquer resto de navio que desse à costa, tanto português como estrangeiro, justificando a medida com um enorme sentido ético ao declarar “ca ssem Razom parece que aquele que he atormentado dar lhj homem outro tormento”²⁴.

Sabemos, entretanto, que para o equipamento da frota régia os judeus tinham uma substancial participação. Por uma inquirição secreta mandada tirar por D. Dinis para averiguar as obrigações dos judeus em tempo de D. Sancho II, e que no seu reinado não estariam a ser cumpridas, obtemos informações minuciosas²⁵. Foram 10 os homens inquiridos, muitos deles alcaides de navios ou seus familiares. Todos foram unânimes em afirmar que “quando El Rey don Sancho metya Nauyos em mar nous (ou metya Nauyos ao mar pera fazer carreya) que os Judeus dauam de foro a cada hũu Nauyo hũu bóó Calauere nouo de Ruela e hũa amcora”. Alguns acrescentaram ainda certas precisões, como a referência a que o calibre era de 60 braças e que ambos os apetrechos tinham de ser levados pelos judeus até ao próprio navio. Este tributo fora pago em tempo de D. Sancho II e de seu irmão D. Afonso III, mas tal obrigação, quase um serviço, não era do agrado da população judaica. Uma testemunha referiu

marinheiros (*Livro das Leis e Posturas*, prefácio de Nuno Espinosa Gomes da Silva, leitura paleográfica e transcrição de Maria Teresa Campos Rodrigues, Lisboa, Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, 1971 (doravante citado *LLP*), p. 105-106). Depois, numa carta de 24 de Junho de 1227 (*DP*, doc. 3, p. 8) – data que não está de acordo com a intitulação de D. Afonso –, dirigida ao alcaide do mar e da terra e aos alvazis de Lisboa, refere-se que os marinheiros, pescadores, mouros e judeus devem ser julgados pelos alvazis.

²³ Cfr. Rosalina Branca da Silva Cunha, «art. cit.», p. 70-71.

²⁴ *LLP*, p. 10.

²⁵ *DP*, I, doc. 51, p. 46-48, sem data. D. Dinis, por carta de Lisboa, de 26 de Agosto de 1316, acabaria por quitar aos judeus esta e outras dívidas, que eles tinham para com a coroa. E nesse documento referia-se ainda o serviço dos judeus nos cais para as galés reais. (Rosalina Branca da Silva Cunha, «art. cit.», doc. IX, p. 102-103). Mas a contribuição da população judaica para a armada real devia ter continuado, a ponto de D. Fernando, por diploma de 17 de Julho de 1371, estar a isentar os judeus de Lisboa de “serujr em essas taracenas em meter gallees nem pera fazer couas nem carretar remos nem armas do meu almazem nem biscoito nem outros aparelhos pera essas gallees nem pera as naos nem outros serujços nehũs pera nenhũas das dictas cousas” (*DP*, *Suplemento*, doc. 176, p. 287).

mesmo que a um alcaide havia sido proposto que não reclamasse tal encargo em troca de 60 libras.

Se com este contributo se equipavam os navios régios, também conhecemos, por um documento de 1237²⁶, que no tempo de D. Sancho II as taracenas régias se encontravam em Lisboa, na freguesia de Santa Maria Madalena. Nessas taracenas trabalharia João de Miona, mestre de um navio que D. Afonso III mandara fazer em Lisboa, e que recebeu do rei, em 1260, a doação de uma casa na freguesia de S. Julião²⁷.

3. Este Portugal, que assim se foi construindo e equipando, também se foi povoando e aproveitando economicamente. Vivía essencialmente da terra. Mas também muito do mar. E ambos se interrelacionavam. Eram os frutos da terra e do mar que sustentavam as trocas internas e externas. Nos povoados costeiros os homens dedicavam-se, em simultâneo, ao amanho da terra e à faina do mar. E nestas póvoas as actividades piscatória e salinífera mesclavam-se com o transporte e comércio de mercadorias, tanto numa navegação de cabotagem como a mais longa distância.

O papel das póvoas marítimas entre Minho e Vouga, na pesca e na navegação do alto mar, foi de há muito estudado com pormenor por Alberto Sampaio²⁸ e os seus ensinamentos ainda hoje perduram. Jaime Cortesão insistiu, porém, na profunda influência moçárabe e muçulmana nas atividades piscatórias e mercantis e salientou o papel dos povoados marítimos do centro e sul do país.

De facto, o nosso mar costeiro de pequena profundidade, com passagem ao longo dele do ramo descendente da corrente do Golfo, ocasionando águas com diferentes temperaturas, tinha condições óptimas para a vida de certas espécies. Havia nas águas grande abundância e variedade de peixes, com cardumes densos, que permitiam a indústria da pesca da sardinha, do atum e mesmo da baleia²⁹. E como refere o autor que vimos seguindo: “por via de regra os grandes povos marítimos iniciaram pela pesca a sua vocação; nela buscaram produtos

²⁶ DP, I, doc. 6, p. 4, de Outubro de 1237. Na confrontação de casas, na paróquia de Santa Maria Madalena, alude-se a “circa palacium nauigiorum regis”.

²⁷ DP, I, doc. 13, p. 8-9, de 18 de Setembro de 1260. João de Miona, dito “magistro de mea nauj quam feci in vlixbona”, recebe, “pro multo seruicio quod mihi facitis in mea nauj quam feci in vlixbona”, uma casa que o rei comprara por 160 libras. Sobre a evolução das tercenhas, veja-se José António Rodrigues Pereira, “Tercenas”, in *Dicionário de História dos Descobrimentos...*, cit., vol. II, p. 1023-1026.

²⁸ Alberto Sampaio, *As Póvoas Marítimas*, in *Estudos Históricas e Económicos*, vol. II, Lisboa, Vega, 1979, p. 7-100.

²⁹ Jaime Cortesão, *Os factores democráticos...*, cit., p. 24-26.

de troca com outros povos, nas suas mesmas lutas com o mar aprenderam a arte da manobra e afinaram os tipos de navios; e no acaso das viagens forçadas compreenderam a utilidade de as realizar adrede”³⁰.

A pesca marítima e fluvial cruzava-se muitas vezes nas embocaduras dos rios, sendo de salientar que esta última era muito mais significativa do que se possa pensar hoje, dado o maior caudal e desassoreamento dos rios, a abertura dos estuários e a abundância das espécies³¹.

Movimentavam-se nestas actividades piscatórias diversos navios de mar e rio³², que serviam também para o transporte de comércio, sendo difícil estabelecer distinções entre uns e outros. Conhecemos, porém, desde o século XIII, para além da designação genérica de navio, algumas embarcações específicas, como caravelas, naves, pinaças, baixeis, barcos, barcas, barcas saveiras (“barca seeyra” ou “barci savalorum”) ou “burcardus trincatus”³³.

E a faina era animada ao longo de toda a costa. Na foz do rio Minho avultava o porto de Caminha, na do Lima, o de Viana com os seus pescadores e um activo comércio com França e terras dos muçulmanos³⁴. Na do Cávado distinguia-se Fão, onde se pescavam golfinhos e toninhas, e na do Ave, Vila do Conde, que, em 1258, tinha capacidade de movimentar sessenta pinaças, e ainda Pindelo, cujos homens iam longe pescar.

No Douro, o Porto era o seu principal centro marítimo, que comerciava com outros portos portugueses ou estrangeiros, a que depois se veio a juntar Gaia, cuja fundação se deve a D. Afonso III para estrategicamente desviar para a fazenda régia os proventos fiscais das actividades costeiras, que enriqueciam

³⁰ Idem, *ibidem*, p. 27.

³¹ Leia-se, a este propósito, Fernando Castelo-Branco, “Alguns aspectos da evolução do litoral português”, sep. de *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Julho-Setembro, 1957, p. 337-354.

³² O foral de Vila Nova de Gaia, de Setembro de 1255, refere-se a “nauigiorum de Riou aut de mari” (*DP*, I, doc. 11, p. 7-8).

³³ Embarcações referidas no foral de Gaia e na inquirição de Pindelo de 1258 (*DP*, I, doc. 12, p. 8). Sobre estes tipos de navios consulte-se Maria Alexandra Tavares Carbonell Pico, *A terminologia naval portuguesa...*, cit., p. 20-177; Fernanda Espinosa, “Notas sobre a atividade piscatória na economia marítima da 1ª dinastia”, in *Escritos Históricos*, Porto, Porto Editora, 1972, p. 153-154; Francisco Contente Domingues, “Barca”, “Caravela”, in *Dicionário de História dos Descobrimentos...*, cit., vol. I, p. 119, 197-199.

³⁴ No estudo de Alberto Sampaio, *As Póvoas Marítimas*, encontram-se as abonações de todas estas afirmações. O movimento marítimo-fluvial foi também estudado por Fernando Castelo Branco, no artigo “Do tráfego fluvial e da sua importância na economia portuguesa”, sep. de *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Janeiro-Março, 1958, p. 39-66 e uma síntese do tema apresenta também Fernanda Espinosa, «art. cit.», p. 154-162.

o senhorio episcopal portuense³⁵. Mas ainda nas proximidades viviam do mar e dos rios localidades como, entre outras, Lordelo, Leça ou Matosinhos.

No Vouga, a barra de Aveiro oferecia-se à navegação e à exploração salinífera, enquanto no Mondego, Buarcos era centro piscatório e porto de saída dos produtos que convergiam em Coimbra e Montemor-o-Velho, ou de entrada de mercadorias vindas do reino ou de fora dele.

Na foz do Lis e do Alfeizerão e nas suas imediações, disputadas pela realeza ou pelo senhorio alcobacense, destacavam-se as povoações de Paredes, Pederneira, S. Martinho, Salir, Alfeizerão, Atouguia, Lourinhã e Ericeira, que se afadigavam na pesca, com destaque para a da baleia, na construção naval ou no comércio.

O Tejo e seus afluentes e o Sado garantiam uma forte navegabilidade entre muitas localidades das suas margens como Santarém, Almada, Sesimbra, Palmela, Setúbal e Alcácer³⁶. No estuário do Tejo, Lisboa atraía para o seu abastecimento e comércio muito desse fluxo mercantil e abria o reino à importação e exportação noutros portos do mar atlântico.

Já o Algarve nos dava passagem para o Mediterrâneo e para as costas do Norte de África e de Lagos a Faro e Tavira era intensa a pesca, com destaque para a baleação, e o comércio.

O fomento populacional e o dinamismo económico das terras litorâneas foi muito favorecido por reis e por alguns senhores com a outorga de cartas de foral, que consagravam as liberdades e privilégios dos seus moradores ao mesmo tempo que lhes fixavam os seus deveres, muitos deles relacionados com a fiscalidade, que incidia sobre as actividades piscatórias e o movimento comercial. E assim, ao mesmo tempo que os monarcas foram pontuando as fronteiras terrestres do norte e leste com concelhos, que as vigiavam e defendiam, mas também as articulavam social e economicamente com os reinos vizinhos, igualmente foram adensando as fronteiras marítimas de oeste e sul com concelhos que, do mesmo modo, protegiam o reino em contexto de guerra e o enriqueciam em tempo de paz.

³⁵ Posteriormente, D. Dinis estabeleceu um novo acordo com o bispo do Porto sobre os direitos a receber pela cidade portuense e pela vila de Gaia dos navios que aportavam na foz do Douro (*DP*, I, doc. 20, p. 13-16, de 28 de Abril de 1282).

³⁶ O vivo intercâmbio entre Lisboa e Almada decorre da taxaço das mercadorias transacionadas, a qual se estipulava por carta de 10 de Junho de 1284 (*DP, Suplemento*, doc. 9, p. 14-15).

4. Chegemos, por fim, ao ponto onde começámos. A esse rei D. Dinis e à sua dinâmica governação.

D. Dinis já não é um rei da oposição mas da composição, já não é um rei da reconquista mas da delimitação, já não é um rei da justaposição mas da identificação.

Com ele se firma uma política, que garante o pleno domínio do mar até ao final da primeira dinastia e anuncia os horizontes futuros que se rasgam com a monarquia avisina³⁷.

A consolidação da armada real foi um dos seus primordiais objectivos. Surge no seu reinado a designação de almirante para o supremo cargo da frota régia. Discute-se se Domingos Martins, a quem D. Dinis dirige um aforamento de propriedades³⁸, terá desempenhado tal cargo ou se a designação de almirante, que lhe surge aposta ao nome no documento, corresponderia apenas a uma alcunha. Certo é que, na carta de 6 de Janeiro de 1298, em que D. Dinis privilegia os alcaides, arrais e petintais das suas galés, isentando-os de hoste, anúduva e fossadeira, manda que os mesmos se dirijam ao almirante e se inscrevam num livro para ficarem ao serviço das galés reais, do mesmo modo que era perante o almirante ou o seu alcaide do mar que responderiam por dívidas³⁹. Logo, o cargo existia nos finais dos século XIII com funções concretas e definidas⁴⁰. Em 1314 era almirante-mor Nuno Fernandes Cogominho, chanceler do infante D. Afonso, a quem D. Dinis, com sua mulher e filho, doa uma horta em Salvaterra⁴¹. Se este era um almirante-mor haveria sem dúvida pelo menos um almirante-menor, que o substituíra muitas vezes na execução efectiva das suas obrigações, como acontecia em tantos outros cargos superiores. Mas não seria a nova designação do cargo, antes denominado pretor ou alcaide, que influiria nos equipamentos do mar.

A radical mudança deu-se em 1317. Por carta de 1 de Fevereiro desse ano, outorgada em Santarém, D. Dinis entrega o almirantado, nas condições de um feudo hereditário, ao genovês Manuel Peçanha e a seus sucessores⁴².

³⁷ Cfr. Damião Peres, *História dos Descobrimentos Portugueses*, 2ª ed. (actualizada), Coimbra, Edição do Autor, 1960, p. 35-39.

³⁸ DP, I, doc. 27, p. 20-21, de 6 de Fevereiro de 1288.

³⁹ DP, I, doc. 30, p. 22-23.

⁴⁰ Veja-se António Vasconcelos de Saldana, “Almirante”, in *Dicionário de História dos Descobrimentos...*, cit., vol. I, p. 55-56.

⁴¹ DP, I, doc. 36, de Santarém, de 3 de Março de 1314.

⁴² DP, I, doc. 37, p. 27-30. Contrato confirmado a 21 de Abril de 1327 (DP, Suplemento, doc. 18, p. 27-28). Leia-se a biografia deste almirante em João Pedro Rosa Ferreira, “Pessanha, Manuel”, *Dicionário de História dos Descobrimentos...*, cit., vol. II, p. 896-898.

Como um qualquer seu outro vassalo, este deve-lhe juramento de fidelidade e menagem, prestada sobre os Santos Evangelhos e com a aposição das mãos nas do senhor, comprometendo-se ao *servitium* e *consilium*. Sucede-lhe a descendência legítima e só na falta desta o feudo volta para a coroa.

Como em todo o contrato feudo-vassálico há compromissos de parte a parte.

O monarca doa-lhe hereditariamente o lugar da Pedreira, em Lisboa, que antes havia estado na posse dos judeus, com casas e terrenos, e paga-lhe anualmente 3000 libras pela rendas dos reguengos de Frielas, Unhos, Sacavém e Camarate. Pagamento feito às terças do ano, a 1 de Janeiro, 1 de Março e 1 de Setembro, tendo começado retroactivamente a ser disponibilizado no início do mês anterior⁴³. Receberia ainda o quinto do que ganhassem ou pilhassem no mar as galés do rei aos inimigos da fé de Cristo ou do reino⁴⁴.

O almirante Peçanha serviria o rei com três galés “contra todollos homens do mundo”, cristãos ou mouros, e integraria mesmo, por terra, a hoste régia, se fosse requerido, só estando escuso do serviço por doença. Teria ainda com ele, às suas custas, vinte homens de Génova, “sabedores de mar”, para alcaides e arrais das galés, sempre disponíveis para o serviço régio. Quando assim estivessem na armada real, a coroa pagava de soldada ao alcaide 12,5 libras e ao arrais 8 libras, para além de lhes dar pão, biscoito e água. Se algum fugisse ou morresse, o almirante deveria colocar outro no espaço de 8 meses, mas não se adocessem ou envelhecessem ao serviço do rei. Entretanto, quando não fossem necessários na armada real, o almirante poderia servir-se deles e enviá-los em suas “merchandias” à Flandres, a Génova ou a outras partes, sendo requeridos de imediato se houvesse necessidade para a armada.

Manuel Peçanha ficava com jurisdição sobre todos os homens das galés do rei, em frota ou armada, que lhe deviam ser obedientes⁴⁵, enquanto os escrivães das galés teriam de escrever nos seus livros todos os ganhos de mar, para acautelar os direitos reais.

D. Dinis reiterou a doação do cargo em diploma saído de Santarém, a 10 de Fevereiro de 1317⁴⁶, enquanto cinco dias antes reafirmara as condições de recrutamento permanente dos 20 homens de Génova ao serviço do almirante e

⁴³ A regularização das rendas desses reguengos foi sancionada por carta régia de 7 de Março de 1317 (*DP*, I, doc. 41).

⁴⁴ Justamente num documento de 16 de Março de 1321 temos referência a homens que o almirante havia cativado e que estavam a ser remidos (*DP, Suplemento*, doc. 17, p. 27)

⁴⁵ O âmbito da jurisdição do almirante sobre os seus homens e no seu bairro, face à do alcaide de Lisboa, foi mais tarde regulamentado, dadas as questões que se levantavam, por carta régia de 14 de Abril de 1327 (*DP*, I, doc. 47, p. 40-42).

⁴⁶ *DP*, I, doc. 39, p. 31-32.

da coroa⁴⁷. Ainda, a 23 de Fevereiro do mesmo ano⁴⁸, estava a confirmar o feudo do almirantado-mor a Manuel Peçanha e seu poderio, como o tiveram todos os “outros meus almirantes de direito e de Costume”. Especificava-se ainda na carta que os corsários, alcaides das galés, arrais e outros oficiais similares, bem como os homens do mar da frota, armada ou corsaria régia, lhe deviam obediência. Mais se precisava que tinha poder de colocar ou tirar, conforme achasse conveniente, os alcaides, arrais e oficiais das galés.

Posteriormente, graças a um bom relacionamento com o monarca e à prodigalidade dionisina, os bens do almirante não cessaram de se consolidar e crescer. Em 1319⁴⁹, substituindo a renda que advinha dos anteriores reguengos adscritos ao almirante, o monarca concedeu-lhe, como feudo, o castelo e a vila de Odemira com todas as jurisdições e rendas, como a do pescado, apenas reservando as específicas da coroa, entre elas as da dízima de tudo o que fosse trazido de França ou de além mar⁵⁰. Mais lhe acrescentava ainda o reguengo de Algés⁵¹, com os seus direitos jurisdicionais e fiscais⁵², conjunto de bens que renderiam bem mais que as três mil libras. Finalmente, em 1322⁵³, atendendo aos bons serviços prestados pelo almirante e ao desejo de manutenção da sua honra e estatuto de alto vassalo, D. Dinis oferecia-lhe a dádiva de 2000 libras em panos, que lhe garantiam o aparato e o luxo da sua indumentária cortesã, e mais 1000 libras em dinheiro.

A marinha régia, com uma liderança capaz, fica agora definitivamente organizada hierarquicamente e superiormente dirigida por um forte poder, que se desmultiplica, por delegação de competências, noutros oficiais específicos que lhe respondem e obedecem. Os conhecimentos do mar dos genoveses são investidos nos negócios ofensivos e defensivos da coroa portuguesa. E esses experientes navegantes iriam transmitindo os saberes náuticos da arte da guerra marítima, mas também a sua experiência de transportadores, negociadores e comerciantes. Sem deixarem igualmente de concorrer para o alargamento de

⁴⁷ *DP*, I, doc. 38, p. 30-31, de Santarém, 5 de Fevereiro de 1317.

⁴⁸ *DP*, I, doc. 40, p. 32-33.

⁴⁹ *DP*, I, doc. 42, p. 32-36, de 24 de Setembro de 1319.

⁵⁰ Depois, por carta de 23 de Setembro de 1319 (*DP*, I, doc. 43, p. 37), mandava que as autoridades e concelho de Odemira obedecessem ao almirante.

⁵¹ Exceptuava apenas da dádiva um prado (almargem), nele incluído, que servia para a pastagem dos cavalos reais.

⁵² Tal reguengo foi devidamente mandado partir e demarcar para ser entregue ao almirante, como no-lo atestam as cartas régias de 25 de Setembro de 1319 (*DP*, I, doc. 44, p. 37-38) e de 30 de Setembro de 1319 (*DP*, I, doc. 45, p. 38-39).

⁵³ *DP*, I, doc. 48, p. 42-43, de 13 de Junho de 1322.

horizontes científicos sobre as terras dispersas pelos mares e os modos e meios de alcançar as suas riquezas⁵⁴.

5. Atento e empenhado fomentador de todas as vertentes económicas e profuso legislador⁵⁵, D. Dinis preocupou-se, também, como aqui nos interessa aferir, em incrementar a actividade da pesca e dela colher os devidos rendimentos; em proteger os bens que circulavam por mar; e sobretudo em dinamizar um vivo e intenso comércio internacional marítimo, que seria altamente rentável ao reino.

Desde logo, por cartas de 1282 e 1286, estava a criar, com múltiplos incentivos, a póvoa marítima de Paredes e a outorgar-lhe o foro de Leiria. Exigia, porém, que nela existissem pelo menos 30 povoadores com seis caravelas, os quais, entre outros tributos, entregariam a dízima do que pescassem com linha, redes ou de outros modos⁵⁶.

A dois homens com cabedais para um negócio de vulto, concedeu uma licença, por dez anos, para a pesca do atum entre Sines e Setúbal, mediante um acordo⁵⁷. O rei emprestava-lhes 1500 libras para o arranque da empresa, sob a fiança dos seus bens e com remissão do capital durante três anos, para além dos mesmos se comprometerem ao pagamento da dízima e da sétima parte dos atuns, golfinhos, toninhas e espadartes capturados.

Sempre vigilante se mostrava, pois, D. Dinis quanto à cobrança dos direitos vindo da pesca e da salinicultura⁵⁸.

⁵⁴ Assim, a primeira “escola de navegação” dos portugueses teria sido essencialmente mediterrânica, como afirma Luís Jorge Semedo de Matos, “A navegação: os caminhos de uma ciência indispensável”, in *História da Expansão Portuguesa*, vol. I, *A Formação do Império (1415-1570)*, dir. Francisco Bettencourt, Kirti Chaudhuri, Lisboa, Temas e Debates, 1998, p. 72.

⁵⁵ Uma síntese destes aspectos, entre outros do seu governo, colhe-se em Maria Helena da Cruz Coelho, “O reino de Portugal ao tempo de D. Dinis”, in *Imagem de la Reina Santa. Santa Isabel, Infanta de Aragón y Reina de Portugal*, II, *Estudios*, Zaragoza, Diputación Provincial de Zaragoza, 1999, p. 50-83.

⁵⁶ *DP, Suplemento*, doc. 8, p. 13-14, de 17 de Dezembro de 1282. Aqui é muito genérico e reclama dos moradores a dízima do pescado e do que trouxessem por mar. Na carta de 20 de Setembro de 1286 detalha, porém, todos os privilégios, incentivos e obrigações (*DP, Suplemento*, doc. 11, p. 16-17).

⁵⁷ *DP*, I, doc. 33, p. 24-25, de 22 de Dezembro de 1302. O documento especifica que os homens em causa “queriam fazer hũa almadraua antre sines e setuual pera atoeira pera matar atões...”. A terminologia dos instrumentos e actos de pesca encontra-se em Maria Alexandra Tavares Carbonell Pico, *A terminologia naval...*, cit., p. 527-562.

⁵⁸ Para o enquadramento desta atividade em tempos medievais veja-se, entre muitos outros, Armando Castro, *A evolução económica de Portugal dos séculos XII a XV*, vol. IV, Lisboa, Portugalia Editora, 1966, p. 92-132 (pesca), 132-145 (salicultura); Maria Helena da Cruz Coelho, “A pesca fluvial na economia e sociedade medieval portuguesa”, *Cadernos Históricos*, VI, 1995,

Determinava que fosse devidamente cobrada aos vizinhos de Tavira a dízima do pescado que ao mar iam buscar, não podendo arrematá-lo ou furtá-lo, como faziam os mouros que se dedicavam a tal actividade, antes de pagar tal direito⁵⁹. Igualmente reiterou uma carta de D. Afonso III, que exigia a cobrança de dízimas e portagens de todos os bens – nomeando-se pão, vinho, linho, alhos, cebolas, pescado, madeira e ferro lavrado –, que entrassem ou saíssem pela foz dos rios do Algarve, segundo o foro e costume de Lisboa⁶⁰. E nos forais que outorgava a povoados do litoral de norte a sul reservava sempre para a coroa a décima de tudo o que entrasse pela foz dos rios, como por exemplo no caso de Caminha⁶¹. Vigilante, lançou, pelo seu corpo de oficiais, uma inquirição sobre os direitos régios do sal que entrava pela foz do Douro e que estava a ser sonogado pelos homens de Bouças, Gaia, Miragaia, Massarelos e outros⁶².

Mas, como senhor da graça, D. Dinis beneficiava também alguns senhores com estes proventos marítimos. Isentava dos direitos reais três barcas de pesca da póvoa de S. Martinho de Salir, que serviriam o abade e mosteiro de Alcobaça⁶³. Entretanto, em 1287⁶⁴, doou todos os direitos reais do porto de Salir à rainha D. Isabel, sua esposa, retendo apenas para o erário real os que incidiam sobre panos de cor, armas miúdas, ouro, prata, pimenta, açafraão, ferro, aço, chumbo e estanho, o que bem demonstra a importância das mercadorias comercializadas por este e pelos demais portos.

Intenso era, na verdade, o comércio marítimo atlântico que bordejava as costas dos reinos do norte peninsular, de França e de Inglaterra, o qual nem sempre se apresentava fácil nem pacífico⁶⁵.

p. 81-102; Virgínia Rau, *Estudos sobre a história do sal português*, Lisboa, Presença, 1984; Maria Rosa Ferreira Marreiros, “Os proventos da terra e do mar”, in *Portugal em Definição de Fronteiras. Do Condado Portucalese à Crise do século XIV*, coord. de Maria Helena da Cruz Coelho e Armando Luís de Carvalho Homem, vol. III de *Nova História de Portugal*, dir. de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, Lisboa, Presença, 1996, p. 443-454.

⁵⁹ DP, I, doc. 19, p. 13, de 23 de Março de 1282.

⁶⁰ A alusão a tal carta (publicada em DP, I, doc. 16, p. 10-11, de 22 de Maio de 1272) foi aduzida para confirmar a exigência de cobrança de dízimas e portagens em Tavira (DP, I, doc. 24, de 15 de Março de 1286).

⁶¹ DP, I, doc. 23, p. 18, de 24 de Julho de 1284.

⁶² DP, I, doc. 25, p. 19, de 8 de Março de 1287.

⁶³ DP, I, doc. 22, p. 18, de 16 de Março de 1284.

⁶⁴ DP, I, doc. 26, p. 20, de 9 de Junho de 1287.

⁶⁵ O contexto do comércio externo nestes séculos é traçado por A. H de Oliveira Marques, “A circulação e a troca de produtos”, in *Portugal em Definição de Fronteiras*, p. 512-520. E para esclarecimento da terminologia comercial, veja-se Maria Alexandra Tavares Carbonell Pico, *A terminologia naval...*, cit., p. 585-620.

Rivalidades e mesmo rixas eclodiam entre mercadores nacionais e estrangeiros. Assim a que ocorreu entre os mercadores de Lisboa e de vários portos do setentrião peninsular, a que se deu fim com um mútuo acordo de restituição de bens e serviços, em 1297⁶⁶.

Por sua vez os conflitos políticos entre os reinos projectavam-se também sobre as disputas dos mares – quando não era este mesmo o verdadeiro cerne das contendas – perturbando o regular tráfego comercial. D. Dinis estava atento a esta questão e esforçava-se diplomaticamente por defender os interesses dos seus súbditos.

Em 1294 mandou procuradores até ao rei inglês Eduardo I que lhe expuseram os danos e perdas sofridas pelos mercadores portugueses por causa das desavenças entre o rei de Inglaterra e o de Castela⁶⁷. Eduardo I veio mesmo a regular, pela conhecida carta mercatória, os direitos alfandegários dos mercadores estrangeiros que alcançavam o seu reino, onde os portugueses se incluíam a par de alemães, franceses e hispânicos⁶⁸.

Alguns anos depois, aludindo-se a mais enfrentamentos entre ingleses e pretensos portugueses, já os castelhanos hasteavam, enganosamente, nos seus navios a bandeira de Portugal, estabeleceu-se, em 1308, um novo acordo entre Eduardo III e D. Dinis, em que o rei inglês dava cartas de salvo-conduto aos mercadores portugueses, que aportassem ao seu reino⁶⁹.

Consciente dos múltiplos perigos dos caminhos do mar, D. Dinis apressou-se a conceder a chancela real, em 1293, ao acordo firmado entre os maiores mercadores do reino, que comerciavam na Flandres, Inglaterra e França, pelo qual se criava um bolsa monetária que os resguardava em casos de perdas ou demandas⁷⁰.

No dealbar de Trezentos, o mediterrâneo e o mar atlântico das costas europeias eram estradas bem conhecidas e atravessadas pelos portugueses. O caminho iniciara-se nos séculos precedentes mas consolidara-se na viragem do século XIII para o seguinte, sob o reinado de D. Dinis.

⁶⁶ *DP, Suplemento*, doc. 15, p. 21-25, de 22 de Janeiro de 1297.

⁶⁷ *DP, Suplemento*, doc. 12, p. 17-18, de 30 de Dezembro de 1294. Mas, já em 1295, é o rei inglês que permite ao seu lugar tenente na Gasconha e duque da Bretanha que se aproprie de bens dos mercadores do reino de Portugal para se ressarcir dos danos que um seu barco sofrera no porto de Lagos (*DP, Suplemento*, doc. 14, p. 19-21, de 3 de Outubro de 1295).

⁶⁸ *DP*, I, doc. 31, p. 23.

⁶⁹ *DP, Suplemento*, doc. 16, p. 26, de 3 de Outubro de 1308.

⁷⁰ *DP*, I, doc. 29, p. 21-22, de 10 de Maio de 1293.

Com um reino em paz e em ordem, apoiado maritidamente por uma marinha bem estruturada e por uma forte dinâmica mercantil, D. Dinis pôde mesmo pensar numa guerra ofensiva. Guerra, que, para lhe dar honra e proveito, só poderia dirigir-se contra os inimigos da fé cristã, os muçulmanos. Mobilizou-se o reino para esse fim e o monarca conseguiu mesmo o apoio da Santa Sé. O papa João XXII, em 1320, afectou-lhe, por três anos, a dízima das rendas eclesiásticas do reino para as despesas da armada necessária para levar a cabo uma guerra contra os mouros em África⁷¹.

A guerra não se efectivou. Não era ainda o tempo. Foi preciso esperar quase um século para que esse feito se concretizasse e D. João I se cobrisse de glória e fama ao conquistar Ceuta, no ano de 1415. Ao abrir a segunda dinastia rasgava-se, nas águas do mar, o caminho de África. Se outrora por esse caminho os muçulmanos haviam chegado à Península, em Quatrocentos os cristãos percorriam-no em sentido inverso para atingir o seu território e lhes conquistar praças e cidades. Num passo ainda mais arrojado, o reino, qual jangada de madeira, lançava-se na descoberta das ilhas e na exploração da costa africana⁷².

Cumpria-se “a voz da terra ansiando pelo mar”, que ressoava desde tempos dionisinos. Escutava-se o som presente do mar. Esse mar de há muito atravessado nas rotas comerciais, na guerra marítima ou nas actividades de corso. Um mar real, sulcado e vivido. Mas, em simultâneo, um mar idealizado, mitificado e desconhecido⁷³. Na Bíblia, antinomicamente um mar bom ou perigoso, fonte de dilúvios ou de milagres. Nos geógrafos da antiguidade ou nos mestres medievais, um mar que rodeava a terra, espaço desconhecido, negro e escuro, mas, porque inconcebível como vazio, povoado de ilhas e de seres fantásticos. Na cartografia, à semelhança do mar interior que era o Mediterrâneo, o Atlântico surgia como o mar exterior, pontuado de ilhas, monstros e sereias.

Mercadores, marinheiros ou corsários conheceram melhor esse Atlântico que bordejava a Península Ibérica e se estendia para norte até à Inglaterra e Países Baixos. Uns conheciam-lhe sobretudo a costa com os seus portos. Outros experimentaram o mar largo, onde se cruzavam as rotas dos caminhos

⁷¹ DP, I, doc. 46, p. 40.

⁷² Leia-se uma síntese desta política em Maria Helena da Cruz Coelho, “Na barca da conquista. O Portugal que se fez caravela e nau”, in Aduato Novaes (org.), *A descoberta do homem e do mundo*, S. Paulo, MINC-FUNARTE, Companhia das Letras, 1998, p. 123-143.

⁷³ Sobre estes medos do mar, veja-se José Mattoso, “Antecedentes medievais da expansão portuguesa” in *História da Expansão Portuguesa*, I, p. 15-18.

marítimos. E toda esta vivência se acrescia com os conhecimentos da navegação europeia que chegavam até Portugal.

No século XV o reino avançou para uma nova aventura, a do Atlântico sul. O ideal cavaleiresco de cruzada e a ânsia de novos mercados e mercancias enfunaram as velas. O ouro, os escravos e o marfim começaram a afluir a Portugal.

Varriam-se continuamente os mares em caminhos de mais além. Tocavam-se e tomavam-se os portos. Trocavam-se mercadorias de desigual valor, criando riqueza.

E assim o infante D. Henrique virá a ter “a seus pés o mar novo e as mortas eras”. Encarnando, miticamente, segundo o Poeta, “o único imperador que tem, deveras,/O globo mundo em sua mão”⁷⁴.

Recebido: 03/04/12

Aceite: 08/05/12

⁷⁴ Fernando Pessoa, *cit.*, p. 49.