

Os Primórdios das Navegações Portuguesas na obra de Alberto Sampaio*

Foi a partir do séc. XIX, em especial na segunda metade, que se iniciou o estudo sistemático dos descobrimentos portugueses, e desde então até hoje não cessaram os especialistas de prosseguir nessa obra, muito particularmente no nosso século, em que surgiu uma plêiade de historiadores de projecção internacional, salientando-se, entre outros, os nomes de Jaime Cortesão, Duarte Leite, Gago Coutinho, A. Teixeira da Mota, Carlos Malheiro Dias, Armando Cortesão, seguindo na esteira do ilustre Joaquim Bensaúde, o primeiro que reivindicou e demonstrou à face do Mundo a base rigorosamente científica das viagens dos nossos navegadores que abriram a uma Europa surpreendida as portas dum mundo ignorado.

Creemos que o interesse despertado no século passado pela obra descobridora iniciada pelo infante D. Henrique surgiu quando o ilustre Visconde de Santarém, antigo Ministro de D. Miguel e então exilado da sua Pátria, saiu a terreiro em defesa da prioridade do achamento de terras da Guiné que os franceses, baseados em testemunho de duvidoso fundamento, reivindicavam para a sua terra. A publicação da obra do ex-Ministro *Recherches sur la priorité de la découverte des pays situés sur la côte occidentale d'Afrique*, seguida da edição anotada da *Crónica do descobrimento e conquista de Guiné* de Gomes Enes de Zurara, cujo manuscrito se encontra na Biblioteca Nacional de Paris, teve o condão de chamar as atenções dos eruditos e dos estudiosos para a acção desco-

(*) Comunicação apresentada ao Congresso Histórico de Guimarães em 22 de Junho de 1979.

bridora dos marinheiros do Infante, de D. João II e de D. Manuel I, desta forma se inaugurando a era dos estudos duma época gloriosa da nossa história, à qual os historiadores, a partir dos fins do séc. XVI, quase se não referiam ou o faziam perfunctoriamente e apenas como que para espanejarem os louros do passado.

No séc. XIX, porém, o labor de quantos se devotaram a esse estudo iniciava-se com os primeiros descobrimentos henriquinos — o do arquipélago da Madeira e as tentativas para se dobrar o temeroso Cabo Bojador. Zurara, contemporâneo, amigo, servidor e panegirista de D. Henrique, não fazia referência a qualquer tentativa de descobrimento anterior à expedição de Ceuta, levando isto os historiadores a datar da época do Infante as navegações portuguesas, como se estas surgissem de repente e pudessem ter-se realizado sem uma longa preparação, embora esta não tivesse carácter sistemático ou quaisquer intuítos de descobrimento.

Surpreende que tais homens concebessem como possível ter surgido uma marinha capaz de, pela primeira vez, procurar afrontar as vagas de um oceano ignoto em embarcações cuja construção se tivesse executado de modo empírico e por ciência infusa dos architectos navais desses tempos remotos.

E no entanto, em documentos officiais dos nossos primeiros Reis encontram-se registados muitos passos a demonstrar que vinha de longe, pelo menos da época da constituição de Portugal como Estado, o interesse dos Portugueses pelo mar e que já então muitos barcos sulcavam o Atlântico, embora em viagens de cabotagem, tendo chegado por um lado à Flandres, e pelo outro lado ao Levante mediterrânico.

Um eminente historiador e economista contemporâneo escreveu, com verdade, que o

«acervo de documentos reunidos pela historiografia diz respeito principalmente à náutica dos séculos XV e XVI, ligando-se ao grande esforço de reconstituição das viagens dos navegadores portugueses. Todavia essas pesquisas têm arrastado muitos historiadores dos descobrimentos a procurar dilucidar múltiplos aspectos da náutica pré-quadrocentista. O fenómeno é perfeitamente compreensível, pois a notável actividade marítima dos Portugueses, a partir do primeiro quartel do século XV, não



ALBERTO SAMPAIO

podia ter assentado nas qualidades pessoais dum simples punhado de homens notáveis, dotados de uma vontade férrea e com um plano de acção sabiamente gizado, acompanhado dum certo número de conhecimentos astronómicos, cartográficos e cosmográficos. Mesmo existindo essa plêiade de dirigentes, as navegações não se teriam podido forjar em poucos lustros. Havia uma técnica de construção naval que vinha de trás, com architectos navais e carpinteiros especializados, os calafates, (...) além destes técnicos, que tornavam possível a construção das frotas de caravelas, a prática da navegação anterior facilitaria a existência dum corpo de marinheiros que as tripulavam, explicando que se dispusesse dos pilotos que guiaram as caravelas henriquinas, bem como dos mestres e dos capitães que as dirigiam.

«O papel da náutica anterior ao século de Quatrocentos no surto dos barcos portugueses pelo Atlântico, pelo Índico e até os confins do Extremo Oriente, é um facto óbvio que traduz no fim de contas a unidade temporal do processo histórico, sem negar a evolução e os saltos qualitativamente novos»¹.

Estas sensatas palavras, que hoje na generalidade aceitam os historiadores dos descobrimentos, não as aceitariam os do século passado, cujas investigações partiam apenas dos primeiros anos do século XV, aceitando como facto natural que os barcos portugueses do tempo, inaptos para longas travessias no mar largo, fossem aproveitados para uma função até então nem sequer vislumbrada ou considerada possível.

É a um eminente vimaranense que cabe a honra de, nos fins do século XIX, ter divulgado como vinha de longe a vocação marítima dos Portugueses e como dessa forma se foram adestrando para mais altos feitos de cuja vasta projecção nem mesmo poderiam ter suspeitado — o historiador Alberto Sampaio.

Está feita há muito a biografia, aliás simples, deste homem ilustre, tão grande pelo saber como, paradoxalmente, pela modéstia. Apesar disso, porém, quase apenas em nossos dias

(1) *A Evolução Económica de Portugal dos séculos XII a XV*, por Armando de Castro. Vol. IV. Lisboa. S. d. [1966]. Pág. 250.

começou o seu nome a ser citado, obrigando os estudiosos a percorrer-lhe a obra, pouco volumosa é certo, mas escrínio de alto valor e erudição da mais pura água, e, o que mais é, de justos e seguros juízos quanto aos homens e aos factos duma época tão ignorada como era então a decorrida entre os sécs. VIII e XIII neste noroeste da Península Ibérica. Com verdade escreveu o seu amigo e biógrafo Luís de Magalhães:

«Entre a obra arqueológica de Martins Sarmento e a obra histórica de Herculano, a de Alberto Sampaio interpõe-se como um nexu, uma ligação que as conjuga, as une e lhes dá continuidade, fazendo desaparecer um grande hiato de treva, de incerteza e de ignorância» (2).

É outro eminente historiador, J. Lúcio de Azevedo, chamou, justamente, a Alberto Sampaio «escritor notável e pensador egrégio, economista, historiador que da seiva de Herculano se nutriu, e na senda encetada pelo Mestre logrou encaminhar com proficiência seus estudos» (3).

Efectivamente a sua obra, que o grande Herculano não chegou a conhecer, embora fosse o compilador proficiente dos *Portugalliae Monumenta Historica* onde o historiador vimaranense tanto forrageou, essa obra, entre outros méritos em que abunda, e muitos são eles, constitui precisamente o alicerce da obra herculaneana, com a qual emparceira na probidade da investigação, na utilização das fontes e na seriedade e imparcialidade dos juízos. Com razão disse o citado biógrafo que

«essa obra é das mais estáveis pela solidez dos seus materiais e das mais interessantes pelas suas revelações, entre as melhores da nossa historiografia contemporânea» (4).

Possuidor de um estilo claro e de extremada correcção

«onde se sentia ainda a frequência dos clássicos e o salutar influxo do mestre ilustre que ele amava como homem e admirava como escritor — Alexandre Herculano» (5),

(2) *Estudos históricos e económicos*, por Alberto Sampaio. Prefácio de Luís de Magalhães. Vol. I. Porto. 1921. Pág. XXVI.

(3) *Loc. cit.* Pág. IX.

(4) *Loc. cit.* Pág. VIII.

(5) *Ob. e vol. cit.* Pág. 266.

estilo sem os arrebatamentos líricos ou entusiásticos de tantos escritores seus contemporâneos, lamenta-se que não tivesse levado a cabo os seus estudos de investigação, lançado já tarde na redacção de trabalhos históricos que, a completar-se, teriam constituído obra ímpar entre a nossa já vasta historiografia.

Em dois dos seus mais conhecidos trabalhos—AS PÓVOAS MARÍTIMAS, infelizmente incompleto, e O NORTE MARÍTIMO—se ocupou largamente Alberto Sampaio da primitiva navegação portuguesa, salientando como, apesar da

«carência de dados positivos e a grande obscuridade que envolve as origens das nossas navegações, no meio dessas trevas palpam-se influências, dignas de ponderação, entre as quais a terminologia torna salientes as romanas. Circunstâncias desconhecidas impediram certamente que este trabalho chegasse a plena florescência no novo regime político-social. Estabelecida, todavia, a paz e segurança pública, podemos depreender que os habitantes das vilas rurais costeiras se entregassem, mais ou menos, a uma pequena cabotagem, à pesca, e à extracção do sal marinho; com todas estas formas de trabalho encontramos na linguagem reminiscências claras do domínio de Roma» (6).

Tinha o historiador a firme convicção, alicerçada no estudo dos documentos e de crónicas compulsadas, de que o abstracto da primitiva civilização desta orla marítima da Península era romano, tão funda fora a influência da cultura absorvida pelos indígenas no decurso dos quatro séculos de domínio de Roma. Por isso escreveu, nesse outro precioso estudo AS VILAS DO NORTE DE PORTUGAL, que para se compreender a história desta região nortenha

«é indispensável o estudo da situação dos habitantes sobretudo no domínio de Roma: os povos germânicos, que o destruíram, vencedores pelas armas, foram vencidos pela civilização com que se defrontaram; os romanos pelo contrário por meio das suas instituições que impuseram aos vencidos, *dominaram-nos*, como se costuma

(6) Pág. 11.

dizer. Entre os dois factos há uma diferença essencial; a germanização atacou apenas a superfície essencial; a romanização foi pelo contrário uma completa absorção, formando-se sob o seu influxo a definitiva organização social, os costumes e a própria língua — transformação profunda com tantas fases, como a mesma vida» (7).

Nada se sabe nem se pode imaginar quanto às actividades marítimas dos povos indígenas das costas desta região, tão escassa é a documentação, embora se possam obter alguns vislumbres pela análise do que existe, e esse foi o grande serviço prestado pelo ilustre historiador vimaranense. Não é concebível, porém, que as gentes ribeirinhas não se afoitassem ao mar, como muito tempo depois vamos encontrar. Embora a colonização romana nesta orla atlântica fosse escassa, e isso não pode também surpreender-nos como se depreende dos referidos escassos documentos, os colonos romanos, ainda que poucos, não deixariam de ensinar aos indígenas a arte de navegar em que esse povo era já então perito experimentado. Praticamente, tudo se ignora acerca das actividades marítimas, por reduzidas que fossem, dos próximos antepassados dos Portugueses. Só depois da chamada Reacção neo-gótica, ponto de partida da futura Reconquista cristã, começaram a aparecer referências, como que bruxuleantes, capazes de nos darem uma ideia, ainda que confusa. Escreveu por isso Alberto Sampaio:

«Embora sejam em extremo lacónicas as notícias marítimas, legadas pela restauração asturiano-leonesa, devemos, contudo, aproveitá-las cuidadosamente, como preciosos esclarecimentos do fundo antigo; e são, na realidade, tão escassos que só de raros documentos é inferível a existência duma simples cabotagem. Duas alusões directas, duas empresas bélicas conservadas na tradição, como afirmação categórica da *História com-postelana*, eis quanto foi possível reunir. É pouco: isso, todavia, nos convencerá que se praticava então uma navegação, embora rudimentar, de porto a porto, na nossa costa.

(7) Pág. 277.

«Entre estes humildes fastos navais, tem a precedência, pela ordem cronológica, a empresa por via de mar, que os *Livros de Linhagens* referem na conhecida lenda do Rei Ramiro» (8).

No episódio, que é narrado com divergências, nos dois *Livros de Linhagens*, há referências à expedição de Ramiro I por via marítima até ao Douro, e às «galeias» em que os expedicionários vinham para tomar a rainha que o mouro Alboazar, castelão de Gaia, raptara. É talvez a referência mais antiga a navios com nome semelhante ao das «galés» usadas no Mediterrâneo e das quais se compunham as esquadras das repúblicas italianas. Ignora-se, porém, tudo do seu formato e pormenores técnicos. Embora os navios das antigas repúblicas helénicas e os de Roma, a partir sobretudo das Guerras Púnicas, assim como muito antes os do Egipto e os da Fenícia, utilizassem a vela na deslocação para grandes distâncias, na orla atlântica do ocidente peninsular os primitivos barcos apenas se moviam sob o impulso dos remos. A arte naval estava ainda longe da própria infância.

Alberto Sampaio, com a sua precisão habitual, refere-se às embarcações desse remoto século X ao escrever:

«Uma nota retrospectiva lançada na *História com-postelana*, elucida-nos assás sobre a espécie de embarcações que havia e sabiam fabricar-se aqui, concordando com a ilacção deduzida do nosso documento de 922. O autor, é verdade, refere-se aos galegos; mas tendo os portugueses a mesma civilização, tanto monta falar duns como doutros; podemos por isso apropriar, sem restrições o passo que diz — 'Verum enim vero Galliam, nec naves construere exceptis sarcinaris, nec velifero biremibas pelagi alia secare in consuetudine habebant'. Destas palavras tão explícitas, escritas por um dos genoveses, resulta, sem sombra de ambiguidade, que os armadores ao norte do rio Minho não costumavam construir senão barcas de carga (sarcinaris), nem os nautas demandavam o alto-mar à vela em biremes. Dada a homogeneidade e relações estreitas entre eles e os seus

(8) Pág. 285.

vizinhos até ao Douro, havemos de concluir que a instrução era idêntica; ambos não iam além do aparelhar essas barcas que singravam terra a terra. Esta deficiência do ensino tradicional denuncia quão fraco ele foi na antiguidade na costa da Galécia, e ao mesmo tempo fornecemos ainda uma prova de não ter havido dela então navegações seguidas para a Itália, as quais excitariam a actividade dos habitantes e lhes proporcionariam mais amplos conhecimentos. A técnica duma indústria, que lançou grossas raízes nos hábitos dum povo, tornando-se um costume, enquanto novas necessidades e experiências a não obrigam a modificar-se, renasce sempre na forma em que tinha sido no passado: e o texto, trazido à colecção, dizendo-nos qual fora esse — 'in consuetudine habebant', afirma de maneira a mais cabal, que esta gente nunca saíra da arte rudimentar de construir embarcações e de as marear. Talvez não estejamos muito longe da verdade, se imaginarmos as 'sarcinariis' galegas e portuguesas aproximadamente semelhantes às lanchas poveiras da actualidade. Em todo o caso foram elas que sustentaram a pequena navegação costeira, não obstante a falta de fomento governativo e os assaltos dos piratas» (9).

Efectivamente, por estranho que pareça, foram os assaltos dos piratas, normandos primeiro, sarracenos mais tarde, quem, apesar de todas as depredações daí resultantes, veio a influir se não no desenvolvimento das navegações dos íncolas galaico-portugaleses, ao menos na técnica de construção de embarcações de maior porte do que as usadas até então. Foi, esse, porém, um largo período de que raros testemunhos sobreviveram, com poucas achegas para se poder estruturar uma ideia, sequer aproximada, dos navios utilizados nesses tempos obscuros. Noutro trabalho posterior às *Póvoas*, mais resumido, embora mais vasto no seu âmbito temporal, escreveu o historiador, que a construção naval existiu «em quase todos os portos portugalenses», «indústria, cuja primeira notícia consignada em 922, se perpetuou até nós» (10).

(9) *O Norte marítimo*. Ob. e vol. cit. Pág. 383.

(10) Em *O Norte marítimo* escreveu Alberto Sampaio: «Não era só para o norte da Europa e Lisboa que navegavam ousadamente os nossos

Analisando os textos meticulosamente e ponderando-os com o seu cuidado peculiar, Alberto Sampaio algo de novo trouxe capaz de fazer alguma luz, ténue embora.

Os piratas normandos, que entraram então na história, começaram por ser simples salteadores do mar, embarcados nos seus barcos de feitio estranho, movidos pela força dos remos ou da vela ⁽¹¹⁾, desembarcavam em qualquer ponto de aparência favorável e irrompiam depois pelo interior, chegando a pontos afastados das costas, voltando aos seus barcos carregados de despojos após esses «fossados» *avant la lettre*. Todos sabem que o vetusto castelo de Guimarães foi levantado por Mumadona precisamente para defender a antiga *villa Vimarani*s e o convento fundado pela nobre dama, das incursões e assaltos desses bárbaros destemidos. Lá está a *Chronica Gothorum* a atestar o facto, salientado pelo ilustre historiador: «Era MLIV, VIII^o idus septembris veniunt Lormanes ad castellum Vermudii, quod est in provincia Bracharensis» ⁽¹²⁾.

avós; eles tinham demais uma constante e activa navegação para o Mediterrâneo, como provam os dois factos seguintes, com os quais terminaremos este esboço da nossa história marítima medieval.

«Em 1401 (era de 1439) a Câmara do Porto acordou que se pudessem carregar para o *Levante* cento e dez milheiros de sardinha, o que não era um facto singular; pois por este mesmo tempo (an. 1405, era de 1443) os pescadores de Leça, Matosinhos e dos *outros lugares de redor* iam vulgarmente vender pescado a *Aragon fazendo-se marinheiros*, eles pretenderam eximir-se das *vintenas do mar*; por causa da pretensão deixou a Ordenação consignado o grande desenvolvimento da pesca, assim como as boas armações então existentes, visto não ser possível com as actuais empreender tal viagem e transportar a mercadoria. Devemos igualmente presumir na nossa marinha muito maior adiantamento que na do sul; se os pescadores desta última região se *fizessem mainheiros*, como os de cá, teriam pedido a mesma isenção e a Ordenação os teria nomeado. Acresce que os marítimos de Leça, Matosinhos e dos *outros lugares do redor*, estando muito mais longe do Aragon que os de Lisboa e Algarve, não receavam, se o tinham, a concorrência destes. O pescado para o Levante era transportado em caravelas, especialmente construídas para tal fim. Este comércio estendia-se do Porto até Viana, segundo ficou explícito da resolução das cortes de 1456.

«O trabalho do mar florescia pois na Idade Média em todos os portos dentre Vouga e Minho; as suas naus, caravelas e mais embarcações navegavam com frequência para o norte, sul e leste» (Ob. e vol. cit. Pág. 394).

(11) Pág. 287.

(12) Pág. 288.

Todavia, após quase dois séculos de incursões e depredações e roubos, tempo houve em que normandos e indígenas chegaram a um entendimento. E prossegue Alberto Sampaio:

«Transparece isto, com assás clareza, do incidente de rebelião levantada na diocese de Lugo, na época de Bermudo III (1028-1037): os rebeldes, certos 'Vascones' da Galisa, fortificaram-se no castelo de Lapio; competia ao conde Veremundo Vegilaz trazê-los à ordem; então — 'coadunavit scipse Comes cum omnes suos Barones, & cum Gens Lendomanorum, & curavit ipsa pena, & pressit ea per fortia, & cremavit, & solavit ea». Com a gente da sua competência o conde alistou na hoste guerreiros normandos, aproveitando algum desembarque recente: reunidos todos, estrangeiros e naturais, tomaram à força o castelo, queimaram-no e arrasaram-no: tal aliança de modo nenhum podia dar-se, sem se ter estabelecido convivência entre uns e outros».

Pergunta o historiador:

Seria então que se introduziriam na terminologia náutica alguns dos termos de origem germânica, precedentemente referidos? Seja como for entre as duas datas citadas '842-850 e 1028-1037', metem-se de permeio quase dois séculos, no correr dos quais as entradas deviam ter sido em maior número, tendo-nos sido transmitidas só as mais notáveis. Esses navegantes audaciosos impressionavam os mal instruídos marinheiros da terra, que no período de relações amigáveis, é possível, receberiam deles conhecimentos da navegação atlântica» (12).

Hipótese plausível e bem deduzida dos factos narrados nas crónicas, não encontra, porém, sólido esteio de apoio inofismável. Que os Normandos, os famosos *Vikings*, Reis do Mar, eram audaciosos, está fora de questão. A sua audácia e cupidez levava-os muito longe da sua Escandinávia natal. Cremos, contudo, como o dissemos noutra lugar, ser problemática a sua chegada a terras norte-americanas nas proximidades do ano 1000, por muito que nela insistam historiadores modernos.

Revertendo ao ponto antes indicado, é de aceitar que os piratas algo da sua rudimentar arte naval tivessem transmitido aos naturais do noroeste peninsular; nada de preciso se sabe a tal respeito. Pouco antes do trecho transcrito, escreveu Alberto Sampaio:

«Só tarde, muito depois dos normandos e pouco antes dos cruzados, organizaram [os sarracenos] a pirataria que encheu, é certo, de pavor e desolação a costa ao norte do Vouga, por virtude dos desembarques em determinadas estações do ano, perante os quais fugia a população, sem nunca contrair relações amigáveis com os piratas, que aliás nada podiam ensinar-lhe da navegação atlântica. Não se lhes deve atribuir, por isso, nenhuma influência na pobre arte naval indígena, quer antes quer ainda durante o período agudo desses assaltos, pois continuou a existir no seu estado rudimentar anterior, após a queda do império visigótico» (13).

Diga-se entre parêntesis, que havia profunda diferença entre as duas castas de piratas que durante séculos infestaram as costas desde a foz do Vouga até ao extremo norte: se os Normandos eram gente bárbara, que só séculos mais tarde começaram a adquirir luzes de civilização no contacto com povos mais adiantados, os Sarracenos possuíam já uma civilização brilhante, ultrapassando até a que os povos do ocidente europeu haviam atingido por força das relações e da influência dos Galo-Romanos e dos Hispano-Romanos. Enquanto os Normandos, cruéis e ferozes, matavam, roubavam e destruíam, os Sarracenos, civilizados, não sendo menos cruéis, matavam e destruíam, mas, impulsionados por fanatismo religioso, iam até ao ponto de cativar cristãos sobretudo mulheres, reduzindo os cativos à escravidão, destinando-se as mulheres novas aos serralhos dos senhores.

(Alberto Sampaio faz remontar, segundo a tradição, aos fins do reinado de Ordonho I ou princípios do de Afonso III, o primeiro assalto dos sarracenos à região noroeste da Península, em consequência de uma tempestade que levou as tropas a desembarcar na foz do rio Minho. Mais tarde, em 997, a esqua-

(13) Pág. 239.

dra do célebre e temível Almansor entrou no Douro, declarando o historiador que o primeiro desembarque teria «o propósito de lançar dum jacto a guerra no meio dos estados cristãos», enquanto veio a facilitar «o transporte do exército para a campanha de Compostela» não se tratando, porém, de ataque «de verdadeiros piratas» (14).

Tendo sido atacados, por sua vez, pelos normandos, tiveram os muçulmanos de defender-se, para isso construindo esquadras nos portos de Cádiz, Cartagena e Tarragona, sendo talvez por essa razão que «não se aventurassem a esse outro meio de ataque, enquanto durou o período mais activo das descidas dos nórdicos», mas «seja esta ou não a razão, é certo que só tarde principiaram as suas piratarias» (15). Apoiado na *História compostelana*, localiza o historiador no reinado de Afonso VI de Leão (1072-1109) a época em que se teriam iniciado as piratarias dos muçulmanos, isto é em tempos muito próximos da independência do condado portugalense.

«Apesar de ser um país marítimo a província, onde se formou a nação, a arte de navegar nunca adquiriu aqui, nos períodos históricos precedentes, uma forte individualidade, nem jamais conseguiu fortalecer-se de modo que progredisse sempre, lutando com vantagem contra quaisquer adversidades. Da multiplicidade de influências, porém, revelada na terminologia náutica, ficaram noções confusas e desconexas à espera que condições imperiosas obrigassem os naturais a sistematizá-las, se é que para o seu completo desenvolvimento não fosse ainda essencial a importação dos mestres de Génova por Gelmires na Galisa e que nos portos portugueses surgissem as velas dos cruzados» (16).

A região conhecida pelo nome de «portugalense» figura num diploma de 841, de Afonso II de Oviedo, região conquistada definitivamente aos Mouros por Afonso I no século anterior. E é nessa região, denominada de «província», que vai constituir-se o núcleo do que séculos mais tarde viria a ser a gloriosa

(14) Pág. 273.

(15) Pág. 289.

(16) Pág. 290.

Marinha de Portugal. Conhecem-se, sobretudo através da obra de Herculano, os dissídios entre D. Urraca, filha de Afonso VI, e o irrequieto e combativo Diogo Gelmires, arcebispo de Compostela, e também os travados entre a enérgica Rainha leonesa e a irmã, viúva de Henrique de Borgonha e mãe de D. Afonso Henriques. É uma época de lutas turbulentas e de ódios inquebrantáveis, espécie de dores do parto precursores do nascimento de Portugal. Aparecem então referências muito claras à existência de navios, talvez os modestos antepassados das futuras náus de guerra de D. João II e de D. Manuel I.

Na campanha de 1121 encontrava-se D. Teresa em Tui, quando tem conhecimento de vir a irmã contra ela. Por isso se apressou a

«passar para a margem esquerda do rio; ficara-lhe em poder, porém, uma ínsua próxima a este lado; aí teve lugar um renhido combate que deu a vitória a D. Urraca; — ‘nec mora, Compostellam & Irienses cum electissimis militum naves concenduni, Portugalensium, quaes per Mineum discurrebant, invadunt carinas, & predictam insulam audaci occupat congressus’. Se os compostelanos e irienses se embarcaram imediatamente, com a flor da sua milícia, para assaltarem os navios dos portugalenses que discorriam pelo Minho, e só depois de vencidos estes ocuparam a ínsua, não pode restar a menor dúvida que a flotilha de D. Teresa cortava o passo do rio às tropas galegas. — Outro incidente, ocorrido no fim da mesma campanha, esclarece-nos quanto à qualidade das embarcações cuja derrota abriu as portas ao exército invasor. Feitas as pazes, sabendo D. Teresa que a irmã planeava prender o arcebispo Gelmires, ao qual porventura as devia, ainda que indirectamente, não se demorou a avisá-lo do perigo; no aviso e proposta que lhe fez, deixou-nos um traço valioso para a questão que se ventila. Disse-lhe: ‘Qua propter ad quolibet meorum, ne capiatur, confugiat Castellorum. Sin autem in navibus meis ad suam repedet civitatem; alioquin ex quo Mineum transmeabit, mancipatur captioni’. Para evitar a prisão, mal atravessasse o Minho, D. Teresa oferece ao arcebispo o refúgio de qualquer dos seus castelos, a não ser que antes preferisse regressar nos navios dela.»

E comenta o historiador:

«Não eram estes, portanto, simples barcaças de transporte fluvial, mas embarcações capazes de efectuar uma navegação costeira com segurança; doutro modo seria irrisório o oferecimento. — Os dois trechos citados na *História compostelana* embora afirmem, da maneira mais explícita, a existência de navios portugueses nas águas do Minho, limitam-se contudo a essa simples declaração. Por desfortuna, o laconismo do redactor omitiu detalhes preciosos, informando-nos só sobre a circunstância de poderem navegar no oceano, assim como deixa também na sombra donde tinham procedido. Não repugna, todavia, ver neles a expansão do ensino dos genoveses — expansão explicável pelas relações estreitas entre a Galiza e o condado» (17).

Esta referência aos genoveses tem explicação. Génova era, com Veneza, uma das repúblicas italianas onde a arte naval e a técnica da navegação maior avanço tomaram, e os marinheiros de Génova tinham justa fama em todo o Mediterrâneo pela sua perícia, enquanto as suas galés cruzavam não só esse mar interior mas também o Atlântico, embora em cabotagem. Ver-se-ia mais tarde o desenvolvimento de intenso comércio das gentes do noroeste peninsular com portos italianos. E foi justamente a fama desses mestres da náutica e da construção naval que levou o arcebispo Diogo Gelmires a recorrer à poderosa república para lhe mandar técnicos peritos na construção de navios — *nautica artis peritis*.

Menos de 20 anos depois das pazes entre D. Urraca e a irmã, nascia o Estado português saído da pugna de São Mamede, ali cerca do velho castelo, e, entretanto, é lícito supor, de acordo com dados registados em diplomas posteriores e em documentos colhidos nas Inquirições de D. Afonso III principalmente, que já havia uma navegação ao longo das costas da terra portuguesa, navegação resultante das fainas pesqueiras, cujos barcos se acolhiam à foz dos vários rios e às abras aí localizadas, começando então a distinguir-se o burgo portugalense debruçado sobre o rio Douro. Tal burgo, dentro de muito

(17) Pág. 300.

poucos anos, vai tornar-se importante porto comercial relacionado com outros estrangeiros, na Inglaterra, na Flandres, na Itália e até no remoto Levante mediterrânico.

Os Normandos, fixados no norte da França e na Sicília, já não infestavam as costas portuguesas, e os Muçulmanos faziam-no esporadicamente; talvez por isso se afoitassem os navegadores costeiros a irem mais longe para além da zona onde costumavam mover-se. Entretanto deu-se o facto que contribuiu para transformar profundamente os hábitos e costumes da Europa ocidental, com repercussão no recém-criado reino de Portugal: as Cruzadas.

Os cavaleiros nórdicos, que não queriam aventurar-se a viajar pela Europa central ainda na fase de intranquilidade revolta, preferiam muitas vezes dirigir-se à Palestina por mar; embora mais demorada e, tantas vezes, mais perigosa do que por terra, a viagem oferecia atractivos que deviam ter calado no ânimo desses guerreiros ferozes cheios ainda da rudeza primitiva que o tempo ainda não desbatara por completo. Naturalmente eram forçados a arribar aos portos encontrados na sua rota, onde pudessem fazer aguada e também repousar de uma viagem em navios ainda desprovidos de qualquer conforto que eles, aliás, não saberiam apreciar, mas difeririam profundamente das pobres embarcações dos íncolas peninsulares.

Refere Alberto Sampaio:

«Os nossos portos do norte, frequentados logo, foram durante meio século entre a primeira cruzada (1096-1199) e a segunda (1147-1149), os últimos ancoradouros à sua disposição no Atlântico. Os monumentos não registaram, até à derradeira data citada, senão a chegada de duas frotas, naturalmente porque se elas ligaram ao facto de excepcional importância, a empresa de Lisboa; mas muitas mais viriam a meúdo surgir nos portos portugueses, e que deixaram de ser arquivadas, por não terem nenhuma referência a qualquer acontecimento nacional» (18).

(18) Pág. 323.

A frequência relativa destas armadas, de que a destinada à 2.^a cruzada iria contribuir para a tomada de Lisboa e dar colonos para terras recém-conquistadas aos Mouros, e até o primeiro bispo para a Sé da futura capital do reino, essa frequência, dizíamos, exerceria ainda influência de certo vulto na construção das embarcações portuguesas.

Prossegue o historiador:

«Nesta época, em virtude de tão longas viagens a meúdo repetidas e das novas práticas apreendidas pelos Cruzados no Mediterrâneo com os mareantes levantinos, a arte náutica tomou grande adiantamento, do qual em breve teríamos notícia por intermédio dessas esquadras, meio guerreiras e meio comerciais; partidas da Holanda, Inglaterra e França, estacionando frequentemente, desde a primeira cruzada, nos nossos portos, onde se haviam de abastecer e reparar avarias — foram elas que trouxeram conhecimentos técnicos e de geografia comercial aos portugueses, inexperientes não só na arte de marear no alto-mar, mas carecidos também de noções exactas sobre os povos do norte da Europa e do Levante, assim como dos produtos mercadejáveis com uns e outros. Sem este auxílio seria impossível a lavradores, especializados na sua ocupação e sequestrados num canto obscuro da península, lançarem-se em tão curto prazo a correr o oceano. (...) E além de mestres e iniciadores prestaram mais à pequena nação as forças necessárias para dar o primeiro passo que decidiu do seu futuro»¹⁹.

Esse passo foi a conquista de Lisboa para a qual contribuiu a armada de Cruzados que, tendo entrado em 16 de Junho

(19) Pág. 304. Um historiador contemporâneo, falecido há poucos anos, o Prof. Damião Peres, uma das maiores autoridades em história dos descobrimentos, corrobora as conclusões de Alberto Sampaio ao escrever: «A conquista de Lisboa (1147), transferindo para os portugueses a posse dum porto natural de excepcional valor, abriu à expansão comercial portuguesa, por via marítima, as mais lisonjeiras perspectivas; e a posse de Silves, temporária primeiro (1189-1191), definitiva desde meados do século XIII, privando os muçulmanos do último dos seus grandes portos ocidentais — bases de acção naval depredadora dos litorais cristãos —, consolidou as condições de segurança necessárias àquela expansão». *História dos Descobrimientos Portugueses*, Porto. 1943. Pág. 24).

de 1147 na barra do Douro, haveria de ceder à exortação do bispo do Porto D. Pedro Pitões, para darem ajuda ao rei D. Afonso. Para Alberto Sampaio, com a tomada da moura *Ulixbona*

«espedaçara-se aquele bloco de inimigos e ninho de piratas; conseqüentemente, o litoral superior ficou isento dos incessantes assaltos periódicos, que duravam desde três gerações. O contacto com os normandos na última fase, o ensino dos genoveses recebido em segunda mão, e as relações directas com os cruzados, subministravam os conhecimentos indispensáveis, relativos quer à arte de construir embarcações e manobrá-las quer ao comércio com o Norte e Levante. Instruída a gente e desimpedido o oceano, aluía-se a muralha isoladora que em torno do Estado nascente levantavam leoneses e sarracenos. A população hostilizada pelas fronteiras da terra, abriu-se-lhe de improviso uma ampla saída; e na costa abandonada, por onde tantíssimas assolações haviam entrado, não tardará a despontar essa nova energia, que em tempos vindouros há-de ser a vida própria e característica da pequena nacionalidade, agora em via de formação. Enquanto os reis batalhadores adiantam a passos gigantados as conquistas no sul, o povo da primitiva província portuguesa vai fazer o primeiro ensaio de navegação, lançando-se no comércio marítimo internacional» (20).

Convém a propósito recordar que o historiador dos descobrimentos Jaime Cortesão contesta a conclusão de Alberto Sampaio, segundo a qual teria sido após a conquista de Lisboa que os Portugueses se lançaram «no comércio marítimo internacional». Referindo-se a um documento inscrito no *Livro de testamentos de Santa Cruz*, publicado por António Brandão na *Monarquia Lusitana*, ao qual este e subsequentes historiadores não deram a «devida atenção», diz «se vê que já antes de 1122 [antes portanto da rebelião do infante Afonso Henriques] navios de comércio entravam a foz do Mondego e a foz do Mira».

(20) Pág. 310.

E mais adiante continua:

«O facto é que as posturas municipais de Coimbra de 1145 taxam, entre outros produtos, o prego da pimenta, o que significa relações comerciais bastante seguidas com os sarracenos, pois só estes a esta data estavam em condições de fornecer regularmente esse produto. Do foral da mesma cidade, de 1179, se depreende igualmente que a pimenta continuava por esse tempo a ser produto normal no seu mercado» (21).

A despeito da autoridade do ilustre historiador dos descobrimentos, não nos parece poder-se chegar a conclusão tão categórica apenas baseando-se no testemunho de um documento, cujo teor concreto se ignora. O que pode concluir-se dos depoimentos dispersos por variados diplomas é que o comércio ao sul do Mondego se encontrava ainda nas mãos dos árabes, dirigido portanto para os portos marroquinos e outros espalhados pelas extensas costas do Mediterrâneo.

Ignora-se como e quando se iniciaram as viagens de navios portugueses para o norte da Europa e para a Itália. Sabe-se,

(21) «Os Factores Democráticos na Formação de Portugal». *Obras Completas*. Vol. I. Lisboa. S. D. [1964]. Pág. 76 e 77. Em contraposição, Armando de Castro, ao referir-se à tese de Cortesão, escreve:

«A afirmação é exacta, mas unicamente em sentido muito geral; toda a análise que este historiador oferece acerca destas influências é uma achega útil e positiva para o conhecimento dos antecedentes medievais da náutica de quatrocentos e dessa mesma actividade marítima; porém a sua tese não pode aceitar-se sem um esclarecimento. O seu ponto de vista indica-nos realmente a raiz da evolução da técnica naval, reflectindo a continuidade da actividade de sucessivas gerações no Ocidente da Península. Contudo tem que se precisar que as lutas da reconquista e os «raids» piratas de Sarracenos e Normandos afectaram sem dúvida profundamente o ritmo da actividade comercial marítima, se bem que a não tenham estrangulado.

«É certo que as guerras não impediram o comércio entre cristãos e muçulmanos; porém reduziram necessariamente o seu volume. Acontece até (...) que em Portugal vigoraram normas discriminatórias nas transacções com o mundo islâmico, proibindo-se a venda duma série de artigos, dos quais, alguns não tinham aplicação militar directa, não eram produtos estratégicos, para usar uma expressão moderna. E se isto comprova que o comércio entre os dois povos não cessou, revela ao mesmo tempo que o seu volume não podia ser vultoso» (*A Evolução económica cit.* Vol. IV, Pág. 258).

porém, que muito cedo começaram a distinguir-se alguns homens, que podemos considerar os precursores dessa burguesia já poderosa nos meados do séc. XIV quando se traçou o primeiro documento origem das futuras relações diplomáticas e comerciais entre Portugal e os Reis da Inglaterra. Como escreveu Alberto Sampaio, embora a barra do Douro fosse a principal da costa entre esse rio e o Minho,

«o desenvolvimento foi simultâneo em toda. Nas águas do Minho encontramos na campanha de 1121 as primeiras embarcações portuguesas: o texto da *História compostelana* não indica a procedência, já se notou: supôs-se que algumas seriam aparelhadas em estaleiros na foz da nossa margem. Infelizmente a Inquirição de Afonso III, relativa a Caminha, muito resumida, não diz palavra a respeito de navegação e construções navais. O foral de D. Dinis de 1284, posterior apenas 26 anos, preenche, até certo ponto a lacuna, mas não de maneira que a hipótese, posta no capítulo II (22) fique esclarecida com o detalhe necessário. Uma passagem do foral, transcrita em nota no fundo da página, deixa-nos prever em Caminha um pequeno centro marítimo, onde começasse a esboçar a indústria naval, cuja crecença se atrofiou por motivos que ignoramos» (23).

Passando em revista as povoações marítimas já então existentes, tantas das quais haviam começado a surgir quando se desvaneceu o temor das incursões normandas, salienta o Autor como elas se encontravam ligadas às actividades pesqueiras, o que se depreende da leitura das Inquirições, onde aparecem curiosas referências a essa actividade e também à qualidade de barcos nela utilizados. Transcreve Alberto Sampaio em nota (24) esse trecho das Inquirições de 1220 onde, através dos depoimentos de homens do lugar de Pindelo no termo da actual vila de Matosinhos, se fala de «pinácias» e «barcas», dando ainda às primeiras o nome de «caravelas».

(22) Refere-se o A. ao trabalho publicado na revista «Portugalia», inscrito no tom. II. Págs. 395-398.

(23) *Estudos históricos e económicos*. Vol. cit. Pág. 312.

(24) Pág. 331.

Aos estudiosos da História e até aos menos versados nela, é familiar o termo, que, aparentemente, começou a divulgar-se já iniciada a era dos descobrimentos henriquinos. No entanto, segundo o Foral de Vila Nova de Gaia, de 1251, reinava D. Afonso III, já então o termo era corrente, 30 anos passados sobre os depoimentos recolhidos em Pindelo. O erudito autor de *A Caravela portuguesa*, comandante Quirino da Fonseca, extraiu desse foral certas passagens onde se encontra três vezes citado o termo «caravela», em um dos quais se fala de *caravela extranea qui intraverit per fosem de Porti cum mercaturis*»⁽²⁵⁾, assim se demonstrando que já no meado do séc. XIII navios mercantes entravam a barra do Douro. Presupõe isto um certo grau de desenvolvimento no tráfego mercante marítimo em portos portugueses nortenhos. Apoiado no depoimento do historiador flamengo Emile van der Busoche, depois quase obrigatoriamente citado por muitos dos historiadores subseqüentes, refere-se Alberto Sampaio ao naufrágio de um navio português que seguia em 1194 (reinava D. Sancho I) para a Flandres carregado de «*sucre (meilsuckre), d'huile d'olive et de bois*», comentando:

«A procedência da embarcação é indicada genericamente e por isso tanto podia ser de Lisboa como dum porto do norte do Vouga. O 'milsuckre' traduzido por açúcar viria do Levante ou de terra *sarracenorum* pelo menos com que negociava Viana, segundo a declaração expressa no foral»⁽²⁶⁾.

Já antes o historiador referira, no final do cap. III:

«No norte do país achava-se, pois, firmada a marinha mercante de longo curso, muito antes da aquisição de todo o solo nacional. O curto pedaço da costa movimentava-se, cheio de vida: a pesca ora no mar ora nas barras dos rios; nas do Lima e Ave, talvez também, na do Minho, a navegação para o estrangeiro; e em grande parte, na do Douro; a cabotagem generalizada. Fez-se tudo isto nas três gerações que se seguiram à do funda-

(25) *A Caravela Portuguesa*. Coimbra. 1924. Pág. 21.

(26) *Estudos* cit. Pág. 365.

dor da monarquia. Desde então tem de datar-se a nas-
cença das navegações portuguesas. Não era o génio do
sul, ainda no berço, que podia influir de qualquer modo
neste progresso marítimo. Lisboa comerciante data de
Afonso III, que a elevou a capital e fomentou o seu
engrandecimento. Da chancelaria do mesmo monarca,
entre 1254 e 1258 emanou-se o documento do qual consta
haver então um comércio de panos com a França pelos
portos do Algarve. No Porto, já antes de 1188, entravam
os «*pannis navium*»⁽²⁷⁾ de Sancho I. A álea que foi pelos
mares fora, lançou-a não a índole duma ou doutra popu-
lação, mas a força das circunstâncias. No norte, onde
ela surgiu primeiramente, aqui se esboçou logo o futuro
da nação»⁽²⁸⁾.

O ilustre Gama Barros corroborou, mais tarde, a opinião
expressa por Alberto Sampaio, quando escreveu:

«São dos primeiros anos do reinado de D. Afonso III,
1245-1279, os documentos mais antigos, em que é possível
assentar com algum desenvolvimento um estudo seguro
acerca do comércio de Portugal com os outros países,
mas dessas mesmas fontes se deduz a existência de rela-
ções mercantis externas, já em tempos anteriores, por-
quanto a importação e exportação das mercadorias
diversas a que se refere a lei de 6 de dezembro de 1253,
para regulamentar o seu tráfego, não podiam ser factos
que resultassem dessa lei, mas pelo contrário pressupõem
necessariamente uma actividade comercial que ela encon-

(27) *Estudos* cit. Vol. cit. Pág. 365.

(28) A propósito desta expressão, escreveu antes Alberto Sampaio:
«O silêncio sobre coisas marítimas, observado na doação de D. Teresa e
no foral de Hugo, interrompe-se no testamento de 1188 do sucessor de
Afonso Henriques. Sancho I, no legado a favor da rainha, deixa-lhe os
réditos de Alenquer, da Terra do Vouga, da de Santa Maria, e do Porto
— 'vel de Portu'; exceptis pannis navium, quos debet filius meus, qui
regnaverit, habere'. (...) Sobretudo interessante é o final do trecho, por
conter a primeira menção, que topámos, de importação estrangeira pela
barra do Douro. A expressão lacónica — 'pannis navium', não se pode
traduzir senão pelos panos vindos por mar e descarregados aqui, consis-
tindo o rédito exceptuado na contribuição que pagavam» (Ob. cit. Vol. cit.
Pág. 337).

trava já estabelecida, e por este motivo se submetia a determinados preceitos. É até de crer que ascendesse a um período já muito remoto» (29).

De todo o exposto se conclui, com Alberto Sampaio, que pouco antes da revolta do infante D. Afonso Henriques, prólogo da Monarquia portuguesa, já havia navios portugueses a sulcar o oceano (30), embora em navegação costeira dedicada à pesca e, mais tarde, em viagens de carácter comercial, que se estendiam até regiões muito afastadas de Portugal (31). Tanto quanto é possível concluir, de entre as várias embarcações em uso até aos meados do séc. XIV, apenas dois aparecem concretizados: as «pinaças» e as «caravelas».

Das primeiras, diz Armando de Castro terem sido

«embarcações relativamente ligeiras empregadas nos cursos de água para o transporte embora seja certo que os pescadores as utilizavam de igual modo nas suas fainas; nem se pode concluir que as *pinaças* se não empregassem no mar. Há muitos elementos de informação demonstrativos de que na verdade não eram exclusivas dos

(29) Pág. 351. A propósito, parece dever citar-se um passo de Jaime Cortesão, a contradizer o historiador vimaranense quanto ao que acabamos de transcrever: «Sampaio pretendia que o carácter marítimo nasceria no Norte, e ali tinham sido por consequência os seus primeiros centros. Já provámos o contrário por um facto singular, a actividade no estuário do Mondego; resta mostrar, por forma geral que entre o Vouga e o Tejo também as populações do interior ocupavam desde logo as costas nos portos mais proveitosamente utilizáveis. Na mesma foz do Mondego desde 1139 que há sinais de povoação. Em 1143 já os documentos falam de Buarcos; e, conforme se depreende da concordata entre os homens de Montemor e os de Santa Cruz, já nos últimos anos do reinado de D. Afonso Henriques os direitos de entrada dos navios se cobravam em Buarcos. Mas entre o Lis e o Tejo vários portos — Paredes, Pedermeira, S. Martinho, Alfeizerão, Sellr, Atouguia, Lourinhã e Ericeira — foram ou devem ter sido ocupados após a conquista de Lisboa, na segunda metade do século XII e princípios do XIII. É aqui que de facto o elemento estrangeiro mais se fez sentir, mas mais por colonização que por explicitação comercial» (*Obras Completas*. Vol. cit. Pág. 81).

(30) *História da Administração Pública*. Vol. cit. Pág. 169.

(31) «A marinha portuguesa — escreveu Oliveira Martins — surge com a independência nacional; é uma criação da primeira época da dinastia afonsina». *Portugal nos mares*. Vol. I. 3.ª edição. Lisboa. 1924. Pág. 18.

curiosos de água doce. No mar, contudo, só serviam para a navegação costeira e provavelmente em extensões não muito grandes, sendo de crer que o seu campo de acção principal fosse de facto os rios» (32).

Quanto às «caravelas», sabemos já que se deviam diferenciar bastante das homónimas henriquinas, modificadas então para se adaptarem às velas latinas, assim lhes permitindo navegar à bolina para as viagens de regresso ao continente.

Segundo o citado comandante Quirino da Fonseca e baseado este em Ducange, «caravela», teria provindo de *carabus*, embarcação de pequenas dimensões, através de *caravo* (33).

(32) Heyd, autor da *Histoire du Commerce du Levant au Moyen Âge*, editada em 1885, refere-se à «célebre feira de Tessalónica», que teria sido frequentada por mercadores portugueses (Jaime Cortesão, ob. cit. vol. cit. Pág. 77). Tessalónica é a actual Salónica, nesse tempo porto do Império Bizantino. Ter-se-iam então aventurado mercadores portugueses até tão longe? Ter-se-iam deslocado em navios nacionais ou tê-lo-iam feito a bordo de barcos estrangeiros arribados a qualquer dos nossos portos, como parece mais plausível? Cremos irrespondível qualquer das perguntas, tão escasso de bases é o depoimento de Heyd, que não fornece quaisquer dados comprovativos do seu asserto. A ser verdadeira a informação, ela será uma das provas mais antigas do temperamento aventureiro dos Portugueses.

(33) Ob. e vol. cit. Pág. 239. Já no final do século passado o historiador Henrique Lopes de Mendonça, oficial da Armada, assinalou que a «etimologia da palavra *caravela* é o primeiro objecto de controvérsia entre os arqueólogos», e, depois de referir-se à opinião de alguns arqueólogos, entre as quais o historiador despreza as fantasistas, inclina-se para a de Eguilaz y Yanguas, autor de um *Glosário Etimológico*, «o repositório mais moderno e completo de termos das línguas hispânicas que têm origem oriental», onde é apresentado o termo como derivado de *carabo*, opinando o historiador português afigurar-se-lhe evidente a origem comum de *caravo* e *caravela*, devendo este aplicar-se «no século XIII a certas embarcações de pescadores, e também a uma dada espécie de navios mercantes. A primeira acepção, que denota a pequena tonelagem do barco, leva-nos a admitir de boa mente a sua afinidade com o caravo, de onde parece ter havido a sua derivação» (*Estudos sobre Navios portugueses nos séculos XV e XVI*. Lisboa, 1892. Págs. 40, 41 e 43).

E o Prof. Luís de Albuquerque, abundando na opinião de não haver acordo entre os especialistas acerca do significado do termo, apresenta três razões justificativas de tal desacordo: «a) o facto de ser discutível a evolução da palavra; b) a circunstância de por esse nome se terem designado, mesmo em Portugal, barcos de tipos e portes diferentes (...);

Jaime Cortesão divulgou que na igreja de São Cristóvão de Rio Mau (Vila do Conde), edificada em 1151, existem dois capitéis de colunas no interior da igreja, cada um dos quais ostenta um barco tripulado, cuja fotografia publica, convencendo-se o autor

«de que o escultor da igreja de Rio Mau pretendeu representar os barcos da época, derivados dos tipos normandos, ou dos próprios barcos normandos, conforme o conjunto de barca e *holoc*, adequado a pequenos rios, como o Ave e o Este e que o artista podia conhecer daqueles rios e do porto de Vila do Conde».

Mais adiante vê nesses capitéis

«a primeira representação iconográfica de barcos portugueses ou quando menos galegos, datando de 1151, isto é dos próprios começos da monarquia portuguesa, por consequência a máter da Náutica e da iconografia náutica nacionais» (34).

Analisando a gravura acima referida, cremos não se estar em presença dum tipo definido de barco tão rudimentar é a escultura, ali figurando os tripulantes em dimensão exagerada para o tamanho das embarcações, destas apenas se distinguindo a vante com certa elevação a lembrar as proas dos barcos normandos.

Devemos recordar que é de supor que os navios destinados ao norte da Europa não deveriam ser de muito exíguas proporções, se atendermos a serem obrigados a atravessar o golfo da Gasconha, cujas águas revoltas e frequentes tempestades infundiram durante séculos o maior pavor às tripulações dos navios de vela. Deveriam ser barcos com certa solidez e não «jogassem» demasiado sobre as vagas alterosas

c) enfim, o facto de a caravela se não ter mantido através dos anos com características imutáveis, o que se infere da diferente adjectivação com que são qualificadas as caravelas em escritores quatrocentistas e quinhentistas (Vd. *Caravela*, in — *Dicionário de História de Portugal*. Vol. I. Lisboa. S. d. [1963]. Pág. 480).

(34) *Os Descobrimientos Portugueses*. Vol. I. Lisboa. S. d. [1959]. Págs. 139-140.

e violentas. Mas, devemos confessá-lo: nada existe que nos possa orientar na visualização dos barcos portugueses, pelo menos até ao reinado de D. Dinis.

Na época do Rei *Lavrador* ocorre um facto revelador de como a marinha portuguesa atingira já desenvolvimento digno de nota: a celebração do contrato entre o Rei e um Manuel Pezagno, genovês de nação, chamado por D. Dinis, após a morte do «almirante» Nuno Fernandes Cogominho, para reorganizar a marinha nacional, fazendo isto recordar-nos o acto do irrequieto Diogo Gelmires quando mandou vir de Génova *optimi navium artifices nautaeque peritissimi* para a construção de galés capazes de defender as costas galegas das incursões dos piratas.

É de celebrar o acto do Rei de Portugal, que deve ter tido a visão perfeita do que seria o futuro da marinha portuguesa, pelo que a contratação de peritos genoveses revela, se bem vemos, que a nossa marinha já dera provas das suas capacidades e possibilidades, como o demonstra ter já havido «almirante do mar» na pessoa de Nuno Gogominho, não se compreendendo que existisse tal cargo se a esquadra real fosse de importância muito restrita.

Numerosos historiadores se têm ocupado deste contrato e analisado as consequências dele resultantes. Naturalmente também Alberto Sampaio se lhe refere, escrevendo:

«Entre as cláusulas do compromisso notaremos:

1.^a que o 'meu corpo (*do almirante*) nom deve ir sobre o mar em nosso serviço (*do rei*) menos que com três galés; 2.^a que se obriga por si e seus sucessores ter sempre vinte homens de Jenoa sabedores do mar taes que sejam convenientes para alcaides de galés e para Araizes que vos saibam bem servir (*ao rei*)'.

«Da primeira cláusula infere-se que o novo almirante não encontrou à sua chegada grande número de vasos de guerra, aliás ela seria inútil. A segunda mostra a falta de marinheiros em Lisboa, capazes desses cargos».

Embora não se possam nem devam desmerecer os benefícios resultantes do contrato com Pezagno a verdade é que se a nossa marinha mercante não tinha desenvolvimento fora de série,

adquirira já um desenvolvimento que tinha de ter-se em consideração para o progresso comercial do País.

Escreve Alberto Sampaio:

«Mas na marinha mercante do Porto continuamos a encontrar neste mesmo século testemunhos irrefragáveis do seu progresso constante. Temos de passar em claro, é verdade, um período assás largo, dentro do qual não foi possível averiguar qualquer facto; mas ao que vamos mencionar, 66 anos depois do Foral de Gaia, mostrarão de sobejo que a indústria marítima tinha progredido, crescendo como a vegetação de antiga sementeira. Era a consequência dos esforços pertinazes e obscuros que fomos notando anteriormente. Durante a formação da monarquia, o norte desenvolve sempre persistentemente o seu trabalho. Era ajudado, é verdade, pelos reis que vinham examinar por si mesmos as questões locais. Basta citar o exemplo de Afonso III, que, residindo aqui por largo tempo, à beira-mar concedeu o foral a Gaia, restaurou Viseu e Vila Nova de Cerveira; no interior reformou Vinhais, Mirandela, Freixo, Vila Real e Vila Flor.

«A acção governamental, estimulando a iniciativa popular produzia uma prosperidade real.

«Em 1324 (era de 1362) um ano antes do falecimento de D. Dinis, o concelho do Porto formulou uma cédula, relativa aos fretamentos, estatuinto entre outras cláusulas — ‘que as Naaos e Navios que se ouverem de *fretar no Porto* pera averem de carregar d’aver de peso, e outro sy algũas Naaos, se as aqui *fretarem pera Lisboa os visinhos da Villa* pera aver de peso, que sejam fretadas per quatro homẽs boõs da cidade, os quaees homẽs boõs *sejam d’aquelles, que pera Frandes carregarem em as Naaos e Navios*, e enlegerem antre sy’.

E a seguir:

«Eis - aí claramente demonstrado nestas palavras a existência duma esquadilha de Naos e Navios nas águas do Douro, comerciando com o norte da Europa e sul do reino. O texto da *Ordenação Afonsina* exprime-se de tal modo que nos deixa logo na primeira leitura a im-

pressão dum grande adiantamento realizado durante o período que passamos em claro. Um progresso provoca outro; e se a navegação se tinha desenvolvido, com ela estendera-se também o comércio. A sequência do texto da Ordenação mostra mais que já então o Porto possuía a mesma hegemonia comercial de hoje» (35).

Mais adiante comenta:

«Se compararmos a data do ajuste de Peçanha (1317) com a da cédula portuense, percebe-se que o progresso não podia resultar do ensino dos genoveses recém-chegados. Crê-se geralmente que foram eles os mestres. Tal opinião é inexacta. Os factos anteriores à cédula seriam bastantes para mostrarem o erro: os referentes a esta são decisivos. Em tão curto prazo (sete anos) era absolutamente impossível construir essas Naos e Navios que faziam o tráfego do Minho, Trás-os-Montes e Beira marginal do Douro — comércio bastante para uma simples estipulação sobre fretamentos desafiar reclamações gerais. Esse ensino na parte que respeita ao norte não vinha evidentemente dos genoveses de D. Dinis; era antes a consequência de trabalhos muito antigos, cujos diversos termos procurei descrever tanto como me permitia a raridade de notícias» (36).

(35) Outro grande nome da nossa historiografia moderna, Gama Barros, opina: «Ainda antes, talvez, da conquista de Lisboa, quando o burgo do Porto era, no reino, o ancoradouro de maior importância mercantil, já então havia Portugueses que se empregavam no comércio do Levante, por quanto na feira anual de S. Demétrio, que no mês d'outubro se fazia em Tessalónica, viam-se também homens de Portugal na turba apinhada no campo da feira, segundo se afirma declarar um autor grego da primeira metade do século XII». (*História da Administração Pública em Portugal*. Tom. IV. 1922. Lisboa. Pág. 170). Veja-se a nota 32 adiante.

(36) *O Norte marítimo*. In *Estudos* cit. vol. cit. Págs. 389 e 390. Damião Peres, a propósito do contrato de D. Dinis com Manuel Pezagno, escreveu: «Embora possa contestar-se o merecimento dos serviços profissionais prestados a Portugal por Manuel Pezagno e seus companheiros, é manifesta a aspiração de progresso que o contrato representa». (*História dos Descobrimentos Portugueses* cit. Pág. 26).

Que no reinado de D. Dinis, mesmo antes da vinda de Peçanha e dos seus genoveses, o que poderíamos chamar a Marinha de guerra portuguesa, repetimos, devia ter já desenvolvimento de certa importância, não pode parecer hoje estranho, sabendo-se que no reinado de D. Sancho I este monarca dispunha de razoável esquadra, rudimentar embora, como o provam as *debadoyras* que mandou colocar nas praias para encastrar os navios, como escreveu Oliveira Martins ⁽³⁷⁾. Essa esquadra enviou-a ele a atacar Albur (Alvor) em 1189 juntamente com uma armada de Cruzados, esquadra que depois tomou parte no assalto de Silves, constituída por trinta e sete galés e navios de alto bordo, «além de grande número de sétias» ⁽³⁸⁾.

No reinado de D. Afonso III efectuara-se a conquista do Algarve, façanha «cujo berço foram as *Taracenas* de Lisboa, junto à Alfama ou Judiaria, fundadas antes de Sancho II» ⁽³⁹⁾. E o mesmo ilustre historiador que citamos pergunta:

«Existia já uma marinha mercantil e um comércio marítimo? Sem dúvida, pois não se concebe o facto de esquadras relativamente importantes, sem o facto correlativo de tripulações que só podiam ser recrutadas nas colónias de pescadores da corte e no pessoal das naus de comércio; já em 1254, eram adjudicadas ao mosteiro de Alcobaca, para serviço de uma dívida, as rendas provenientes de *azeite de baleia* ⁽⁴⁰⁾ nos portos de Selir e Atouguia. Sem dúvida existia, porque no tempo de D. Fernando temos documentos autênticos de um tráfego importantíssimo que não poderia, decerto, ter surgido de uma hora para outra» ⁽⁴¹⁾.

⁽³⁷⁾ Pág. 392.

⁽³⁸⁾ Ob. e vol. cit. Pág. 20.

⁽³⁹⁾ *Estudos* cit. Vol. cit. Pág. XXIX.

⁽⁴⁰⁾ *História de Portugal*, por A. Herculano. 8.^a edição. Tom. III. Lisboa. S. d. Págs. 166 e 170. Gama Barros assinala que a «indústria da pesca da baleia, ou da extracção do seu azeite, existia em Lagos, quando menos, em 1359». Neste ano confirmou el-rei D. Fernando os privilégios dos 'majoraces' da baleaçom de lagos». *História da Administração Pública*. Vol. cit. Pág. 147.

⁽⁴¹⁾ Oliveira Martins, *loc. cit.*

Se no reinado do sucessor do Rei *Lavrador* se sabe que ele mandou uma expedição às Canárias (1346), sem consequências positivas, já no reinado do filho D. Pedro há notícia de ter havido duas expedições marítimas comandadas por Lançarote Pessanha, filho de Manuel Pessanha, que o Rei *Justiceiro* mandou em socorro do Rei de Castela contra o de Aragão (1359 e 1364), ignorando-se todos os pormenores ^(41*).

Não deve haver, pois, dúvida nenhuma, ao que cremos, de terem sido as actividades pesqueiras primeiro, e as comerciais depois, quem adestrou os Portugueses para se lançarem na empresa de devassar o Atlântico para o Sul, esse Mar Tenebroso que tanta impressão causaria na mente dos marinheiros de Gil Eanes, e para o Ocidente, abrindo as portas de um mundo até então encerrado dentro dos limites do Medo inspirado pelo fantástico, destruído pela força da energia desse referido Gil Eanes espicaçado pela vontade forte do infante D. Henrique ⁽⁴²⁾.

A acção de Peçanha e dos seus genoveses cedo se fará sentir quando navios portugueses, não talvez galés à maneira de Génova e de Veneza, iniciaram a devassa do grande mar avistando talvez as ilhas da Madeira e dos Açores. E o que hoje poderia considerar-se uma Marinha de Guerra teve a sua primeira acção de vulto, embora traduzida numa derrota, em frente de Saltes em combate com a frota castelhana.

Quando se estuda a epopeia dos descobrimentos portugueses, o deslumbramento do panorama é tão intenso que raras vezes leva o estudioso a investigar os antecedentes, na certeza de que nenhum facto histórico surge espontaneamente, porque tem sempre causas mais ou menos numerosas, e, em certos casos, bastante remotas, sem cujo conhecimento não é possível compreender a explicar esse facto.

Quem, porém, investiga a frio, como se impõe a todo o investigador consciencioso, acabará por verificar e adquirir a certeza de tal epopeia apenas ter sido possível mercê de uma longa preparação que só os séculos afinaram. E por certo chegará à conclusão de ter sido o ilustre e probo Alberto Sam-

^(41*) João Brás de Oliveira, *Marinha portuguesa*. Lisboa. 1887. Pág. 6.

⁽⁴²⁾ É de assinalar que o surto de navios peninsulares do Atlântico só deve ter sido tornado possível, ou por se terem adaptado as «galés» à navegação do alto-mar, ou à sua substituição por embarcações cujo tipo se desconhece.

paio o primeiro a chamar a atenção dos estudiosos para os tempos recuados quando os protoportugueses começaram a percorrer as costas nos seus frágeis batéis. Mas se o historiador o pôde fazer, foi, antes de tudo o mais, por compulsar velhos diplomas de onde unhou todos os elementos capazes de, conjugados, lançarem luz, escassa embora, nas densas trevas que ocultavam as origens da Marinha de Portugal.

Vimaranense, honrou a sua *petite patrie*; português, honrou a sua Pátria grande, que é a de todos nós. Se se tiver presente que pertenceu a uma grande geração, «em que brilharam nomes tão insignes de poetas, de romancistas, de críticos, de arqueólogos, de historiadores», não será afirmação por demais ousada dizer que «Alberto Sampaio tem, entre estes, bem marcado o seu lugar», nas palavras justas de Luís de Magalhães, seu companheiro e amigo.

A. Álvaro Dória