

---

TORDESILHAS E A CONSAGRAÇÃO DAS NOVAS OPÇÕES

---

*Filipe Themudo Barata*

---

## TORDESILHAS E A CONSAGRAÇÃO DAS NOVAS OPÇÕES

---

### INTRODUÇÃO

Quando, em 7 de Junho de 1494, foi assinado o texto do tratado de Tordesilhas consagravam-se na política externa do reino algumas alterações fundamentais, em grande parte nascidas de opções tomadas muito antes. É desse «mundo» que se abandonou que tratam as páginas que se seguem.

A questão podia ser retomada da mesma forma que fez o historiador Jacques Heers quando, num artigo dado à estampa em 1960, que pretendia analisar a rivalidade entre Portugal e Génova na Baixa Idade Média, acabava afirmando que a expansão marítima portuguesa de cariz atlântico fora claramente dirigida contra o Mediterrâneo (1).

Que os anos anteriores a Tordesilhas apontavam no sentido do reforço de posições no Atlântico parece uma evidência. Em 1474, com o tratado das Alcáçovas, alcançava-se o primeiro acordo no sentido de Portugal e Castela dividirem áreas de influência, o qual será continuado, em 1480, nas negociações sobre as Canárias. De forma sintomática, três anos depois, a questão era já suficientemente importante para D. João II ter chamado para a Coroa o encargo de prosseguir a descoberta da costa africana.

Antes desta mudança a que o Tratado de Tordesilhas deu sentido, era para o Norte da Europa e para o Mediterrâneo que se viravam os interesses dos portugueses. Nesta segunda área, a presença portuguesa ter-se-á consolidado em definitivo nas últimas décadas do século XIV e durará pelo menos até meados da década de sessenta da centúria seguinte.

Esta viragem ao Mediterrâneo assentou, por parte de Portugal, na conquista de importantes mercados e beneficiou de uma conjuntura política e económica bastante favorável. Progressivamente, as vantagens que se

---

(1) Heers, Jacques, *Portugais et Génois au XVe siècle; la rivalité Atlantique-Méditerranée*, scpar. *Das Actas do III Colóquio Internacional Luso-Brasileiro*, II, Lisboa, 1960, p. 147.

conseguiram foram sendo ampliadas de tal forma que as ligações mediterrânicas fixaram poderosas correntes políticas que tiveram forte influência no Portugal da Baixa Idade Média.

*O avanço de Portugal para o Mediterrâneo: os mercados complementares*

Foi por volta dos anos de 1380 que sérias dificuldades económicas atingiram os principais bancos catalães, levando muitos deles à falência, particularmente aqueles que actuavam no financiamento do tráfego marítimo (\*). Todavia, por razões compreensíveis, só após a crise nacional de 1385 foi possível aos portugueses aproveitarem essa situação para ganharem posições no comércio mediterrânico.

Não foi só esta situação conjuntural que permitiu a Portugal consolidar uma presença no Mediterrâneo. De facto, também a evolução política peninsular e europeia ajudou a criar um espaço de manobra que o reino soube aproveitar. Apesar da necessidade de aprofundar mais os estudos de história política, parece evidente que a guerra castelhano-aragonesa de 1356 a 1365 será um momento decisivo, ao enfraquecer as posições de Aragão no contexto do sul mediterrânico. É interessante notar que, então, ao lado de Castela se encontrava Génova e, em muitas expedições punitivas contra as costas levantinas, surgiam também os portugueses (\*\*). Era difícil o papel dos monarcas lusos: ganhar espaço político e vantagens económicas à custa de Aragão, mas não perder este aliado para fazer face às tendências hegemónicas de Castela.

Não foi pois por acaso que esta guerra se disputou no mar com o mesmo empenho com que se desenrolou em terra. Ela fazia parte da rivalidade de fundo que se foi desenvolvendo ao longo do século XIV e centúria seguinte entre Aragão e Génova e que marcou então a história do Mediterrâneo (\*). Era Roger de Lauria, príncipe de Djerba e Kerkennah, Almirante do rei de Aragão e figura central da política da região (1283-1305) que gostava de se vangloriar

(\*) Sayous, André-E., «Els Mètodes Comercials a la Barcelona del segle XIV» in: *Els Mètodes Comercials a la Barcelona Medieval*, Barcelona, 1975, pp. 95-99 e 130-137.

(\*\*) Martin, José Luís, *La Península en la Edad Media* Ed. Teide, Barcelona, 3.ª ed., 1984, pp. 670-675.

(\*) Chaunu, Pierre, *L'Expansion Européenne du XIIIe au XVe Siècle*, PUF, Paris, 1969, pp. 67 e 88 e segt.; Heers, Jacques, *O Ocidente nos séculos XIV e XV (aspectos económicos e sociais)*, Pioneira Ed., São Paulo, 1981, pp. 146-153.

de que «nenhum peixe e muito menos qualquer galera ou outra embarcação se arrisca a navegar sem um salvo-conduto do rei de Aragão» (5). Claro que, dizendo isto, ele olhava para os genoveses e para as populações e poderes norte-africanos.

Esta realidade ajuda ainda a explicar uma parte da passividade com que Génova assistiu à «chegada» dos portugueses à sua área de influência. Dominando os negócios ligados à rota do Levante, aliado por vezes dos monarcas lusos e conhecendo mal o reino e o seu potencial, só mais tarde a costa portuguesa será motivo de atracção para os mercadores geneveses (6).

Nas relações luso-aragonesas, se bem que não se deva esquecer esse elemento de rivalidade, algumas vezes conflitualidade, tinha preponderância não só a aliança política como também a complementaridade de interesses económicos: a troca de matérias-primas, manufacturas, especiarias e escravos, Portugal oferecia o pescado de que os aragoneses tanto necessitavam. Arrastado nesse tráfico não era raro o reino adquirir aí, por sua vez, outros produtos alimentares, como arroz e cereais, para, noutros anos de abundância, exportar trigo para as costas levantinas.

A importância deste comércio foi tal que ajudou a fixar a presença nacional em torno da região Ocidental do Mediterrâneo. Neste contexto, pelo menos até meados do século XV, as relações económicas com as cidades italianas parecem ter tido um carácter subsidiário. Desse ponto de vista é duvidoso que os portugueses tenham sido verdadeiros concorrentes dos italianos, nomeadamente dos genoveses.

Relembre-se a este respeito o deficiente conhecimento que, ainda por volta de 1410, uma das maiores casas florentinas, a casa Datini, tinha do mercado português (7). Com efeito, a documentação parece apontar para que terão sido primeiro os negócios dos couros e depois os do açúcar aqueles que mais interessaram os italianos (8). Mas então já se dobrara a segunda metade da centúria de Quatrocentos.

(5) Dufourcq, Charles-Emmanuel, *L'Espagne Catalane et le Maghrib aux XIIIe et XIVe Siècles*, Paris, 1966, p. 576.

(6) Veja-se, entre outros, o estudo de Virgínia RAU: *Uma família de mercadores italianos em Portugal no século XV: os Lomellini*, Lisboa, 1956, separ. da *Revista da Faculdade de Letras*, de Lisboa (tomo XXII, 2.ª série, n.º 2, 1956).

(7) Rau, Virgínia, *Cartas de Lisboa no Arquivo Datini de Prato*, separ. de *Estudos Italianos em Portugal*, n.º 21-22, Lisboa, 1962-1963, pp. 8-9.

(8) Melis, Federigo, *Documenti per la storia economica dei secoli XIII-XVI*, Florença 1972, pp. 11, 152, 260, 440, entre outras.

Esta ideia contrasta, aparentemente, com a tese defendida por Jacques Heers de que será precisamente nesta altura que o comércio entre o reino e a senhoria genovesa mais se desenvolveu e Portugal chegou a ter condições para rivalizar com Génova, particularmente por ter evitado uma especialização demasiado acentuada da sua capacidade fretadora no Mediterrâneo <sup>(9)</sup>. Duas observações se impõem a este propósito.

A primeira respeita à questão da especialização. É provavelmente certa a ideia deste historiador de que Génova, a partir do momento em que os mercadores portugueses garantiam uma parte da viagem com o transporte do açúcar, deixou de poder impor os preços dos fretes como até aí fazia <sup>(10)</sup>. Mas, utilizando os mesmos argumentos de J. Heers, também é certo de que, pouco a pouco, o comércio luso e o seus fretes na região do Mediterrâneo se foram especializando, ou seja, perdendo capacidade de adaptação e de alternativas.

A segunda observação prende-se com o facto de ter sido na segunda metade do século XV que este comércio ganhou uma muito maior amplitude. É para aí que apontam todos os elementos disponíveis. A própria comunidade portuguesa em Génova terá o seu primeiro cônsul só em 1469, com a nomeação de Marco Lomellini <sup>(11)</sup>. Mas, neste caso há que contar com o quadro global em que Portugal actuava. Empenhado já na exploração da costa africana e com uma situação financeira que nunca foi muito saudável <sup>(12)</sup>, o reino não estava em condições de manter e defender posições em duas regiões, sendo que no Mediterrâneo o panorama geral, com a pressão otomana cada vez mais forte, era menos favorável. Aliás, a discussão que se travou no reino, ao longo de toda a centúria de Quatrocentos, acabou por apontar a África como a prioridade do reino <sup>(13)</sup>.

<sup>(9)</sup> Heers, Jacques, *L'Expansion Maritime Portugaise à la fin du Moyen Age: la Méditerranée*, Lisboa, 1956, separ. da *Revista da Faculdade de Letras*, de Lisboa, tomo XXII, 2.ª série, 1956, pp. 19-20.

<sup>(10)</sup> Idem, *Ibidem*, p. 22.

<sup>(11)</sup> Silva Marques, J., *Os Descobrimentos Portugueses — documentos para a sua história* (referidos, daqui em diante, como DP), vol. III, n.º 44.

<sup>(12)</sup> Sobre a constante falta de metais preciosos em Portugal, na Baixa Idade Média, em especial nos inícios do século XV: (TAVARES), Maria José Ferro, *Estudos de História Monetária Portuguesa (1385-1438)*, Lisboa, 1974, pp. 71 e segts.

<sup>(13)</sup> Uma amostra dessa discussão, embora restrita aos membros da Casa de Bragança: CUNHA, Mafalda Soares, *Linhagem, Parentesco e Poder — A Casa de Bragança (1384-1485)*, Lisboa, 1990, pp. 145-147.

Porque não terão então os italianos, genoveses e venezianos em especial, tentado tirar os mesmos benefícios da costa africana que portugueses e castelhanos souberam colher? Vale aqui a pena recordar uma interessante afirmação de Pierre Chaunu que aqui se subscreve. Este autor, ao tentar perceber as razões que levaram Portugal e Castela para a «grande aventura marítima», dizia que, ao princípio, ela não fora uma questão central europeia, antes era um problema marginal e uma germinação de fronteira <sup>(14)</sup>. Para ele, a expansão atlântica fora obra de cantabros, andaluses e portugueses, gente que aprendeu a navegar na escola rude da pesca em águas frias.

Este quadro geral torna necessário alguns esclarecimentos. Se olharmos para o conjunto do século XV, eram mais fortes os factores que tendiam a favorecer o comércio entre Portugal e o Mediterrâneo do que aqueles que reforçavam a rivalidade. Mas foi-se alterando a estrutura do próprio comércio. De facto, não foram homogêneas as fontes de receita do comércio externo português durante quase toda a centúria de Quatrocentos.

A par de exportações e importações relativamente constantes ao longo desses anos (aquisição no exterior de matérias-primas, manufacturas e produtos alimentares e venda no estrangeiro de pescado, capacidade transportadora e, por vezes, cereais), foi-se modificando uma parte da oferta e procura dos portugueses no sul da Europa, já que para o Norte, um grande mercado, continuavam a seguir os produtos do Sul.

Assim, do lado da procura foram pequenas as alterações. Do que comprava habitualmente no Mediterrâneo, Portugal só com os escravos conseguiu alguns resultados, visto que, primeiro com Ceuta e depois com as expedições às costas africanas, se tornou num fornecedor dos mercados europeus. Mas, o reino continuou a precisar de se abastecer no exterior de metais, pez, alcatrão, madeira, têxteis, armas, especiarias, produtos alimentares e um largo etc., tudo obtido na Europa, muitas vezes nos ricos portos do Sul. Em compensação variou muito mais a oferta portuguesa: a partir de 1415 com os escravos e com o incremento do comércio dos couros <sup>(15)</sup> e, desde cerca de 1455 <sup>(16)</sup>, com as primeiras exportações de açúcar.

---

<sup>(14)</sup> Chaunu, Pierre, *op. cit.*, p. 65.

<sup>(15)</sup> Ver acima a nota <sup>(4)</sup>.

<sup>(16)</sup> Miguel, Carlos Sousa, «Açúcar» in: *Dicionário de História de Portugal*, dir. Joel Serrão, Porto, 1979, vol. I, p. 25.

Como pagava o reino todas estas importações, pois que o pescado, cereais, couros e escravos não cobriam para essas compras (17)? Uma primeira resposta está na política de transporte desenvolvida por Portugal, nomeadamente com o notável incremento dos fretes dirigidos para o Mediterrâneo e daí regressados. Aqui, a grande oportunidade do país terá surgido entre os anos de 1422 e 1452, quando as vicissitudes da rota do Levante atingiram seriamente Génova e Veneza (18).

Aparentemente, o aumento da frota portuguesa que a tomada de Ceuta implicara ganhou um maior sentido comercial, o qual seria reforçado pelos novos produtos que Portugal se preparava para levar para o Mediterrâneo. Mas é provável que tenha sido o corso devastador levado a cabo um pouco por todos os portugueses, um dos mais importantes meios de obtenção de riqueza.

Esta viragem ao Mediterrâneo acentuou-se com a regência do Infante D. Pedro, que pode ser considerado como uma das cabeças visíveis dessas correntes que faziam da presença nesse mar uma questão chave da política externa portuguesa (19).

Uma clarificação final em relação à data de 1466. O final do reinado do Condestável D. Pedro marcará o fim de um ciclo de forte presença portuguesa nos destinos e na vida económica de Aragão. Como uma investigação mais aprofundada provavelmente mostraria, será a partir de então que se irão acentuar as ligações dos portugueses ao Mediterrâneo Central. Esta data de 1466 é, em grande medida, simbólica. Mas, repete-se, a escolha atlântica parecia irreversível. É nesta lógica alternativa que se insere o Tratado das Alcáçovas e, no mesmo ano, a transformação da expansão no Atlântico em empresa da Coroa.

Coroando o abandono de uma política que, pelos menos desde 1415, foi bastante homogênea, D. João II, juntamente com seu pai, com data de 10 de Janeiro de 1481 «...comsirando nos como e bem e proueito destes nossos regnos aveer trauto e comércio antre elles [D. João e seu pai D. Afonso V] e

(17) Roover, Raymond de, «La Balance Commerciale entre les Pays-Bas et l'Italie au XVe siècle», in: *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, tomo XXVII, n.º 2, Bruxelas, 1959.

(18) Ashtor, Eliyahu, *Levant Trade in the Later Middle Ages*, Princeton, New Jersey, 1985, cap. III.

(19) Macedo, Jorge Borges de, *História Diplomática Portuguesa — Constantes e Linhas de Força. Estudo de Geopolítica*, Lisboa, 1987, p. 46.

el rrey de tremeçem e seu regno Senhorios e terras...» dá uma carta de seguro aos navios, cargas e naturais do senhorio africano <sup>(20)</sup>. Mais um limite à actividade dos portugueses no Mediterrâneo. Oficialmente punha-se de certo modo fim à ideologia de razia e pilhagem que os nacionais do reino tinham transportado dos campos peninsulares para o mar. A palavra cabia agora ao comércio.

*Uma eficaz política de transportes e um curso popular*

Juntamente com o comércio, a presença portuguesa no Mediterrâneo estava indefectivelmente ligada a uma forte capacidade transportadora e à prática de um curso sistemático.

Pelo menos desde a tomada de Ceuta, as necessidades transportadoras dos monarcas portugueses irão aumentar substancialmente, pelo que, nas várias situações de conflito entre mercadores e proprietários de navios que tiveram lugar na primeira metade do século XV, os sucessivos reis apoiavam os segundos. Esta posição não é surpreendente se pensarmos que a Coroa, muitos membros da família real, gente de várias casas nobres e até homens do clero eram proprietários de embarcações, as quais lhes acrescentavam bons rendimentos com os transportes que faziam <sup>(21)</sup>. Esse apoio aos interesses dos mestres e patrões dos navios traduzia-se muitas vezes nas imposições aos mercadores do reino e até a estrangeiros para, nas suas actividades, esgotarem primeiro as possibilidades de transporte das embarcações do reino e só depois recorrerem às oriundas de outras partes.

Não sendo este o local para seguir o desenrolar dessa luta, importa perspectivar as grandes linhas da sua evolução. O apoio sistemático aos proprietários dos navios começou a ser posto em causa com uma série de medidas, das quais uma das primeiras foi a carta de 8 de Outubro de 1470 <sup>(22)</sup>. Nela o rei proibiu aos mercadores fretarem navios estrangeiros para o transporte de «aver de peso», açúcar, fruta e outras mercadorias, excluindo-se, expressamente, o sal e a cortiça, a não ser que se tratassem das grandes cocas e urcas, em que se mantinha a proibição. Estas medidas obrigavam

<sup>(20)</sup> DP, III, n.º 148.

<sup>(21)</sup> DP, I, n.º 120-122 e Supl. I, n.º 182, 584 e 587.

<sup>(22)</sup> DP, III, n.º 58.



também os genoveses e florentinos residentes em Portugal. Uma observação que, desde logo, este documento merece é a de que os produtos passíveis de serem carregados em embarcações estrangeiras eram os que tinham por destino os mercados do Norte da Europa, enquanto no Mediterrâneo se continuava a assegurar uma forte presença portuguesa.

Aparentemente, esta ideia contraria as teses que Jacques Heers defendeu, segundo o qual a presença de navios portugueses no Mediterrâneo, começando por ser diminuta, se reforçou a partir da segunda metade do século XV, em especial no final da centúria. Como exemplo, oferece o ano de 1495, em que, durante esse período, pelos menos 10 navios oriundos de Portugal, se dedicaram ao transporte de mercadorias por conta de genoveses (23).

Para este autor, as novas condições favoráveis relacionavam-se com o facto de Portugal possuir bons produtos para oferecer, açúcar e couros, e, no retorno, terem a viagem garantida com especiarias ou outras mercadorias (24). Em qualquer caso os navios nacionais deixaram de ser auxiliares das frotas dos outros potentados mediterrânicos, passando a ter maior controlo sobre o preço dos fretes (25). Do mesmo modo, segundo ainda este autor, a partir de então, os portugueses estavam em condições de competir com alguns dos interesses básicos dos genoveses, em especial pelo facto de controlarem uma parte importante do acesso às fontes do ouro sudanês e de desviarem em favor das regiões atlânticas riquezas africanas.

Também Luís Adão da Fonseca mostrou a importância das navegações portuguesas no Mediterrâneo, reconhecendo como, no século XV, o crescimento da marinha do reino excedia em muito as necessidades de transporte do país, pelo que essa actividade como que transbordou da sua região de origem para as áreas do Mediterrâneo Ocidental (26).

Perante tudo isto, não é, pois, fácil perceber as razões de ser das medidas tomadas em 1470. Provavelmente, o atenuar do curso, a deslocação para

(23) Heers, Jacques, *L'expansion maritime...*, p. 21.

(24) Idem, *Ibidem*, pp. 22-23.

(25) Idem, *Portugais et Génois au XVe Siècle; la rivalité Atlantique-Méditerranée*, Lisboa, 1960, p. 146, separ. das *Actas do III Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros* (Lisboa, 1957), vol. III.

(26) As suas obras fundamentais sobre a navegação no Mediterrâneo são: Fonseca, Luís Adão da, *Navegación y Corso en el Mediterraneo Occidental — los portugueses a mediados del siglo XV*, Pamplona, 1978; Idem, *O Porto nas rotas do Mediterrâneo Ocidental (vésperas da época moderna)*, separ. da *Revista de História*, vol. III, Porto, 1982.

África de um esforço grande de navegação, as dificuldades, financeiras ou outras, de repor o número de navios que se iam deteriorando, em especial por parte da Coroa, e as alterações das condições políticas no Mediterrâneo eram elementos que ajudaram a mitigar a capacidade de pressão política dos mestres e proprietários de navios, dando, portanto, aos mercadores do reino um maior espaço de actuação.

É verdade que a legislação beneficiava as cidades portuárias e ajudava a garantir ao monarca a recolha dos seus impostos, mas, mais relevante, ajudava a pôr em causa uma prática antiga, em que os interesses dos transportadores determinavam uma parte substancial da política comercial externa do reino.

De facto, estava a chegar ao fim um período que começara nas últimas décadas do século XIV, em que os navios do reino frequentavam particularmente, de uma forma continuada e sistemática, os mercados das cidades do Levante peninsular, e em que se multiplicavam os fretes. A consolidação dessa presença terá sido tanto mais fácil, quanto a concorrência que os portugueses sofreram não foi muito grande <sup>(27)</sup>.

Foi nesta fase, numa altura em que ainda é difícil precisar, mas certamente após a conquista de Ceuta, ligada à exportação de pescado para Aragão, relacionada com o crescimento do corso e marcada por uma evolução económica favorável, que a presença portuguesa avançou até às costas italianas. Os navios do reino vão então aproveitar plenamente as novas possibilidades para rentabilizarem a sua actividade. Um dos exemplos mais interessantes é-nos dado pelo próprio Jacques Heers <sup>(28)</sup>, ao reportar-se às viagens do «Santa Maria Flor da Rosa», propriedade do Infante D. Fernando, entre os anos de 1456 e 1463.

O que é interessante observar são as características dos fretes desta e doutras embarcações. A mais relevante diz respeito ao facto dos fretes ainda não serem especializados. O mesmo navio podia transportar trigo, sal, armas ou outros produtos. Os únicos navios que, eventualmente, realizavam fretes mais específicos eram os que levavam o pescado para os portos catalães

---

<sup>(27)</sup> Como o grande comércio das cidades italianas não passava por Portugal, a real concorrência que os mercadores do reino sofriam era muito menos forte, semelhante ao tipo de embarcações que, como a de Bernat Gasch de Tolosa, em 1381, aportou a Valência e carregou algumas mercadorias com destino a Lisboa (Cabanes Pecourt, M. Desamparados, *Coses vedades en 1581*, Valência, 1971.

<sup>(28)</sup> Heers, Jacques, *L'expansion maritime*, pp. 10, 16 e 18.

e valencianos, em que não só poderiam ser necessárias algumas adaptações da embarcação como também rapidamente o pescado se impôs como a mercadoria por excelência a escoar nessas paragens.

O facto de Portugal, desde meados do século XV, conseguir assegurar, com o transporte dos couros e do açúcar, um bom frete de ida para as regiões do Mediterrâneo, veio trazer consequências decisivas. Com efeito, a partir de dado momento, torna-se nítido que os portugueses enveredam por uma especialização nos fretes destes dois produtos. O já referido documento, de 8 de Outubro de 1470 <sup>(29)</sup>, vem consagrar esta preferência nos fretes por certos produtos.

Esta situação de especialização, que anuncia uma nova fase na política de transportes, teve enormes consequências. A partir de então, o reino poderia ficar à mercê de qualquer crise no preço dos produtos, ou de retração dos mercados. Foi o que aconteceu, por exemplo, com a queda dos preços do açúcar nos finais do século XV <sup>(30)</sup>.

Com os preços do açúcar em baixa, para evitar perdas demasiado grandes, D. Manuel I teve de contingentar a exportação do açúcar madeirense. Juntamente com o volume do açúcar a exportar, aproveitou para tabelar o preço dos fretes, num valor próximo dos 5, 5 cruzados por cada tonelada <sup>(31)</sup>. Os proprietários dos navios aprenderam, juntamente com os mercadores, os perigos que comportava um comércio demasiado especializado. Daí ficava mais espaço para que a aventura africana e da Índia se tornasse cada vez mais atraente. Os navios estavam ocupados na sua actividade normal e os riscos económicos seriam, talvez, menores. É verdade que, no final do século, as caravelas portuguesas atingiam o Mediterrâneo Oriental, mas, pelos vistos, os lucros que retiravam já não eram tão grandes como antes. Tudo apontava noutra direcção.

O outro pilar da presença portuguesa no Mediterrâneo era, já se disse, o corso. Este, em certa medida, continuava no mar as práticas de pilhagem e razia tão conhecidas dos povos europeus. Uma das regiões mais afectadas era aquela em que se moviam os interesses e as navegações portuguesas, ou seja, a área que ligava o Mediterrâneo ao Atlântico. Aí, desde o século XIV.

---

<sup>(29)</sup> *Supra*, nota <sup>(22)</sup>.

<sup>(30)</sup> *Supra*, nota <sup>(16)</sup>.

<sup>(31)</sup> *DP*, III, 323.

vivia-se uma situação que, hoje, pode parecer estranha, mas, antes, era o quotidiano das populações ribeirinhas: a coexistência de tendências de carácter pacífico e cosmopolita <sup>(32)</sup>, com um estado de guerra endémico, tantas vezes difícil de controlar.

O alastar da violência resultava da conjugação de vários factores: dificuldade de impor uma autoridade no mar, incapacidade para resistir à tentação de tomar presas fáceis, busca do simples lucro ou necessidade de complementar os lucros de negócios mal sucedidos, alternativas às crises que atingiam populações costeiras, meio expedito de obter fundos, aventureirismo dos marinheiros e muitas outras. Para mais, o facto de ser uma zona onde se confrontavam duas religiões, aumentava o potencial de violência, pois vinha colocar o problema da legitimidade da própria guerra. Como descreveu Charles-Emmanuel Dufourcq, a guerra, nos séculos XIII e XIV, era a situação normal e as pazes só determinavam uma interrupção momentânea do conflito, pelo prazo que fosse acordado, findo o qual as hostilidades recomeçariam <sup>(33)</sup>.

Se os mercadores e navegantes em geral, nas suas viagens, não hesitavam em capturar outros navios para arredondarem os seus lucros, os oficiais da administração não perdiam eventuais oportunidades. O corso era um negócio popular: para os armadores das embarcações, nobres ou não, para os mercadores que arredondavam os seus lucros, para as tripulações que partilhavam o saque e até para as populações ribeirinhas que não desdenhavam deitar mão a uma presa de ocasião. Seguindo o exemplo régio, as grandes casas senhoriais lançaram-se, em especial desde o século XV, na promoção de acções de corso, que lhes traziam boas rendas. Como é sabido, os Infantes D. Henrique e D. Pedro, como depois D. Fernando, irmão de D. Afonso V, tinham os seus próprios corsários <sup>(34)</sup>.

Contudo, não se pense que a violência era usada exclusivamente contra o Islão. As inúmeras queixas existentes nas chancelarias medievais estão aí para o provar. Ninguém escapava a esta lógica. Mesmo os genoveses e venezianos, aparentemente os grandes beneficiados pela pacificação das vias marítimas medievais, partilhavam essa atitude, que tanto os incluía do lado

---

<sup>(32)</sup> Dufourcq, Charles-Emmanuel, «Chrétien et musulmans durant les derniers siècles du Moyen Age», in: *la Peninsula Ibérica y el Mediterráneo. O Centro-Occidental (siglos XII-XV. Actas del I Congreso Internacional de Historia Mediterranea* (Palma, 17-22 Dezembro de 1973), Barcelona/Roma, 1980, pp. 207-208.

<sup>(33)</sup> *Ibidem*, pp. 210-211.

<sup>(34)</sup> Sousa, J. Silva de, *A Casa Senhorial do Infante D. Henrique*, Lisboa, 1990, pp. 217-9 e 251-2.

das vítimas como dos autores do corso ou da pirataria. Génova, em especial, apesar de ter assinado e acordado as pazes com Veneza, com o Tratado de Turim de 1381 <sup>(35)</sup>, continuou a pressionar no Mediterrâneo Oriental o tráfego veneziano com constantes assaltos aos navios da cidade protegida por São Marcos.

Se é verdade que os mercadores e corsários europeus assaltavam, por vezes, navios cristãos, os portugueses era contra o Islão que dirigiam o grosso desta sua actividade, em especial após 1415.

De facto, com a conquista de Ceuta, Portugal conseguia repor o princípio de exercer uma influência específica contra os mouros, questão que, desde a conquista do Algarve, lhe havia diminuído espaço de manobra na cena política europeia <sup>(36)</sup>. Lembre-se que, se antes da expedição de 1415 era problemática a representação do reino no concílio de Constança, já a embaixada enviada em 1416 reclamava para si o direito de representar as nações hispânicas <sup>(37)</sup>. A partir daí, Portugal passava a ter uma palavra importante nas questões do Mediterrâneo Ocidental. Logo nessa altura D. João I enviou a D. Fernando de Aragão um mensageiro, João Escudeiro, com a notícia da conquista e, passados dias, seguiu uma embaixada dirigida pelo vedor da Fazenda do Porto Álvaro Gonçalves da Maia. O monarca encarregou-o de lembrar a legitimidade e alcance religioso do feito de armas, mas não se esqueceu de oferecer apoio para as armadas aragonesas atacarem o reino de Granada <sup>(38)</sup>.

A nova situação está bem expressa nas cartas que, ainda em 1415, o rei de Aragão enviou ao seu homólogo português e ao sultão marroquino. Por um lado tentava acalmar a fúria deste último, que ameaçara exercer represálias contra os cristãos em geral, e, por outro lado, perante D. João I, depois do júbilo inicial, protestava pelos desmandos que os seus vassallos tinham começado a praticar <sup>(39)</sup>.

<sup>(35)</sup> Braunstein, Philippe, «La capture d'une coque vénitienne sur la route de Flandre au début du XVe siècle, in: *Horizons Marins, Itinéraires Spirituels (Ve-XVIIIe siècles)*, vol. II, Paris, p. 123.

<sup>(36)</sup> Macedo, Jorge Borges de, *História Diplomática Portuguesa. Constantes e Linhas de Força — Estudo de Geopolítica*, Lisboa, 1987, p. 13.

<sup>(37)</sup> Nascimento, Aires Augusto, *Livro de Arautos*, Lisboa, 1977, p. 324 e segts., acerca da discussão sobre a representação peninsular ao Concílio de Constança.

<sup>(38)</sup> Zurara, Gomes Eanes, *Crónica da Tomada de Ceuta*, Mem Martins, 1992, caps. XCVII/C.

<sup>(39)</sup> Arribas Palau, Mariano, *Repercusión de la conquista portuguesa de Ceuta en Aragón*, separ. de «*Tamuda*», Ano II, Tetuan, 1915, p. 9 e segts.

Claro que todos os reinos se aperceberam da introdução de novos elementos na região. Portugal, além da credibilidade internacional como reino, tinha optado por uma atitude «oficial» de confronto com o mundo islâmico. Neste aspecto, o governo de D. Pedro de Meneses foi o exemplo vivo dessa nova política: corso activo, saque e pilhagem das costas granadinhas e norte africanas, o que não impedia, é verdade, que, quando necessário, se praticasse um razoável comércio. Entre as consequências desta nova política duas merecem especial destaque. A primeira diz respeito ao mundo árabe. Constantemente fustigadas as costas do Maghreb e com a fuga de muitas populações para o interior, começa, desde então, a verificar-se alguma astenia na vida económica da região, em especial no comércio externo, de que os portugueses foram dos principais responsáveis (40). A segunda consequência respeita a Portugal, ou mais exactamente a Ceuta. Nesta cidade acumular-se-á um potencial de agressividade tremendo, que permitirá a Ceuta funcionar como um pólo de atracção para todos aqueles que, nos diferentes reinos cristãos, favoreciam as políticas belicistas contra os muçulmanos.

Um exemplo bastante interessante das questões antes enunciadas é-nos dado por um volumoso maço de documentos existentes no Arquivo do Reino de Valência. Através dele podemos observar como se processava uma campanha de corso, como se procedia à captura e legalização das presas e também como a presença portuguesa em Ceuta vem alterar alguns dos equilíbrios há muito existentes no Mediterrâneo Ocidental (41). Em concreto, este conjunto de documentos narra as aventuras de um cidadão valenciano, Bernat Font, que se viu envolvido nas teias dessas transformações, mas que só tarde as compreendeu.

Tudo começou por volta dos meses de Maio ou Junho do ano de 1434 quando Bernat Font, autorizado pelo Bailio Geral de Valência, armou um lenho de 11 bancos para fazer corso contra os mouros da Berberia. Já nas costas norte-africanas capturou um pequeno «carvel» mourisco que fora aban-

---

(40) Esta tese explicaria, em parte, a incapacidade dos potentados do Norte de África para reaverem as praças que iam perdendo.

(41) Estes documentos do «Archivo del Reino de Valencia» encontram-se na série «Baillia», sob o n.º 1147, e dizem respeito ao fol. 210 e segts.

donado pela tripulação e que transportava trigo e outras mercadorias. Tomada a presa, levou-a para a cidade de Ceuta onde vendeu tudo e adquiriu um escravo, de nome Caet ben Mahomat, propriedade do português Vasco Gil.

Até aqui podemos dizer que os negócios corriam de feição para Bernat Font e dentro da normalidade. Sendo o corso contra os muçulmanos uma actividade há muito praticada, nesta época nenhum interesse estratégico obstava a que os aragoneses realizassem capturas nas costas do Norte de África contra os mouros. Ao contrário, a poderosa frota aragonesa continuava a fazer sentir a sua presença dominadora prejudicando decisivamente os interesses genoveses e a influência que continuavam a manter nos mercados norte-africanos.

Entretanto Bernat Font, quando se encontrava em Ceuta, recebeu uma informação, através de uma espia, que em Beliz de la Gomera (Fez) se estava a carregar um «caro» com várias mercadorias, entre as quais seguramente trigo. Ainda segundo o relato do próprio corsário valenciano, ao chegar perto do navio mourisco que já navegava, apercebeu-se que este vinha perseguido por uma nau portuguesa. Acordados entre si os dois homens do mar cristãos, rapidamente o «caro» foi apresado.

Este ataque é um bom exemplo daqueles que a *Crónica do Conde Dom Pedro de Meneses* narra e que se realizavam a partir de Ceuta: assaltos rápidos e violentos organizados contra o regular tráfego comercial muçulmano e às vezes até cristão, algumas vezes combinados com navios de outros reinos. Note-se ainda que o navio português era comandado por Afonso Garcia da casa do Conde D. Pedro de Meneses, conforme os mouros capturados explicaram quando foram interrogados em Valência. Deve tratar-se do mesmo patrão do primeiro barco construído em Ceuta e um dos primeiros marinheiros a envolver-se na actividade corsária com o conhecido «Santiago Pé de Prata» <sup>(42)</sup>.

Seja como for, tomado o barco, contaram-se 24 mouros apresados, dos quais 7 couberam em sorte a Bernat Font. A acompanhá-los, o valenciano ficou também com parte das mercadorias. Esta desigualdade de repartição deverá estar ligada ao facto de terem sido, seguramente, os portugueses a

---

<sup>(42)</sup> Zurara, Gomes Eanes, *Crónica do Conde Dom Pedro de Meneses*, Porto, 1988, pp. 106-111.

avistarem e iniciarem a perseguição, pelo que este tipo de partilha deveria ser a prática corrente entre as gentes do mar.

Satisfeito com a sua presa, Bernat Font dirigiu-se primeiro a Alicante e daí para Valência. Seguindo as regras então em vigor, pediu ao Bailio Geral para que os seus 8 cativos (os 7 apresados mais aquele que comprara em Ceuta) lhes fossem declarados de «boa guerra», ou seja, eram não só uma presa legal, como também tinham sido legalmente capturados. Isto implicaria pagar o respectivo imposto, correspondente ao preço pelo qual eles eram avaliados<sup>(43)</sup>, mas depois Bernat Font estava apto a realizar os seus negócios e a obter os seus lucros da acção que iniciara umas semanas atrás.

A vantagem de vender os cativos em Valência deve-se ao facto desta cidade ser um mercado importante de escravos, frequentada por forasteiros, e, por isso, proporcionar preços muito mais interessantes para o vendedor. O imposto a pagar fazia parte de um processo, muitas vezes mero expediente para o rei conseguir alguns rendimentos suplementares e proceder a uma fiscalização mínima das presas efectuadas.

Como habitualmente, os 8 muçulmanos foram interrogados, tendo todos eles declarado nome, idade, profissão, condições de detenção e local de nascimento. Ora, neste último aspecto, pelo menos 3 deles vieram declarar ser oriundos do Reino de Granada. Aqui começaram as desventuras de Bernat Font neste negócio que parecia tão bem encaminhado. De facto, o Bailio, face às declarações dos mouros, decidiu que as mercadorias e 5 dos cativos tinham sido apresados de «boa guerra», mas, quanto aos que se diziam originários de Granada, considerava-os ilegalmente capturados e ordenava que fossem devolvidos à liberdade.

Esta sentença que poderá parecer estranha era, afinal, a consequência inevitável dos equilíbrios políticos que se geravam no interior da Península Ibérica. Com efeito, por estes anos, a situação peninsular era muito instável. Algumas tentativas de aproximação entre granadinos e aragoneses procuravam obstar às tendências expansionistas de Álvaro de Luna, contra o qual, pouco antes, os próprios aragoneses já se tinham defrontado entre 1428 e 1430. Por outras palavras, pode dizer-se que neste ano de 1434 se estava num período

---

(43) Piles Ros, Leopoldo, *Apuntes para la Historia Economico-Social de Valencia durante el siglo XV*, Valência, 1969, p. 172.



de equilíbrios de influência entre Castela e Aragão no que respeitava ao reino de Granada <sup>(44)</sup>.

Face a esta situação o rei aragonês não tinha dúvidas em levar a cabo uma política de algum entendimento com os granadinos, como já o tinham feito, no passado, alguns dos seus antecessores. Nesta altura, os aragoneses mantinham apoio a Muhamed IX, contra as pretensões de Castela que, através de Álvaro de Luna, tinha imposto no trono de Granada Yusuf IV (1432) e derrotado os chamados Infantes de Aragão dois anos antes <sup>(45)</sup>.

É neste contexto que Bernat Font entrega, em 18 de Julho de 1434, um «memorando» onde exprime o seu espanto e indignação por tal decisão, reclamando a sua revisão. Depois de, mais uma vez, narrar os sucessos em que participou e de descrever como fora efectuado o apresamento do navio mourisco, ele resumia, de forma sistemática e em alguns pontos, os aspectos básicos da sua argumentação da contestação da sentença. Estes argumentos são um verdadeiro repositório dos direitos de praticar a guerra contra os mouros e que importa acompanhar.

Em primeiro lugar começou pela matéria factual. Negava as declarações dos mouros que se disseram oriundos do Reino de Granada, acrescentando que, ao serem interrogados em Alicante, os cativos haviam reconhecido serem todos da Berberia. Seguidamente lançou-se nas questões de direito, que são, para nós, as essenciais. Assim, como segundo argumento, Bernat Font considerava que ainda que os mouros fossem de Granada, mesmo assim deveriam ser considerados de «boa guerra». O motivo era simples: a guerra contra os mouros, muito especialmente os de Granada, era lícita como se sabia e era reconhecido nos documentos oficiais.

De resto, novo argumento, o valenciano explicava que os portugueses tinham a este propósito uma atitude radical: eles faziam sempre guerra aos mouros, a «boa guerra», como era sabido. Ora, argumento subtil para Bernat Font se salvaguardar, tinham sido os portugueses a capturar esses muçulmanos e já tinham obtido os seus lucros, pois venderam-nos em Alicante. Além disso,

---

<sup>(44)</sup> Arié, Rachel, «Espana Musulmana (siglos VIII-XV)» in: *Historia de España*, dir. por Manuel Tunón de Lara, Barcelona, 1983, vol. III, 40-41; Valdéon, Julio, «Feudalismo y consolidación de los pueblos hispánicos (siglos XI-XV). León y Castilla» in: *op. cit.*, 3.ª ed., 1982, vol. IV, 156 e segts. Martín, José Luís, *La Península en la Edad Media*, Barcelona, 3.ª ed., 1974, pp. 755-756.

<sup>(45)</sup> Martín, José Luís, *Ibidem*.

lembrava que os mouros foram capturados numa nau da Berberia, terra do patrão do navio, e a captura realizada em águas berberes.

Claro que esta argumentação evidenciava a vontade de Bernat Font não ter prejuízos económicos com a perda dos 3 mouros, os quais, tendo pouco mais de 20 anos, lhe poderiam render uma boa quantia. O preço médio de um escravo na cidade de Valência andaria à volta das 45 libras valencianas; os 3 cativos poder-lhe-iam render qualquer coisa como 135 a 140 libras, montante que não era de desprezar.

Este forte conjunto de razões obrigaram o Bailio Geral a reabrir o processo, interrogando mesmo outros tripulantes do lenho valenciano. Afinal, estes argumentos eram dificilmente ultrapassáveis. É verdade que, muitas vezes, as necessidades políticas práticas desviavam-se do discurso «oficial» dos reinos cristãos; o próprio papado, algumas vezes, não escapou a esses desvios. Mas, confrontado directamente com tais questões, seria difícil ao Bailio aparecer a defender os prisioneiros sem pôr em causa aspectos essenciais que estavam na base do próprio poder dos reinos cristãos, nomeadamente peninsulares.

Inquirida a tripulação, veio esta confirmar praticamente tudo aquilo que Bernat Font tinha dito. Entre outras coisas, seria verdadeira a história da espia e também o facto de ter sido o navio português a avistar primeiro o «caro» mourisco e a concordar na ajuda do lenho valenciano. Um dos tripulantes veio ainda reafirmar a matéria factual que Bernat Font já contestara, nomeadamente que no interrogatório que tivera lugar em Alicante os presos tinham confessado serem todos provenientes do Norte de África. Finalmente, quanto à política portuguesa, apurou-se que os nacionais do reino tinham total liberdade para atacarem os mouros, quaisquer que eles fossem, e não hesitavam em fazê-lo, o que lhes grangeava o respeito e a admiração do mundo cristão.

Esta situação, aliás, vinha criando algumas dificuldades ao rei de Aragão para poder continuar a manter atitudes menos ofensivas para com os muçulmanos. Com efeito, a presença dos portugueses em Ceuta funcionava como um elemento de certo modo desestabilizador em relação às práticas políticas habituais no Mediterrâneo Ocidental que tanto Castela e Aragão, como as cidades italianas, tinham por costume levar a cabo no seu relacionamento com o mundo islâmico.

O impacte político na região e em toda a Cristandade da tomada de Ceuta foi por todos imediatamente reconhecido e percebido. Este sentimento permanecia ainda bem vivo anos depois, em particular para os reinos mais vizinhos de Portugal. Numa carta de 18 de Julho de 1417 <sup>(46)</sup>, Johan Navarro, Vice-Almirante do rei aragonês em Tunes, escrevia ao seu soberano e, entre outros assuntos, volta à carga com a sugestão do rei realizar alguma conquista na Ifriquia, comparando as potencialidades de um feito deste género com a «honra» que o monarca português obtivera com a conquista da praça marroquina.

Pela última vez retornemos a Bernat Font. Lamentavelmente não foi possível saber como terminou o seu caso. Tenham vencido os argumentos do valenciano, ou tenham ganho os 3 mouros a liberdade, a novidade desta história refere-se à importância que, ao menos durante alguns anos, o potencial bélico acumulado em Ceuta e a política dos portugueses tiveram, neste período e nesta região, abalando equilíbrios políticos há muito estabelecidos.

Uma boa prova desta nova atitude de Portugal é a carta escrita, em 22 de Abril de 1433, pelo Conde de Arraiolos ao rei D. Duarte a propósito das campanhas do Norte de África. O Conde, sendo contra as campanhas anunciadas, que visavam a eventual conquista do reino de Fez, reconhece essa política de corso e de saque do litoral até aí existente: «e se nom quiseseis filhar senom os lugares da beyra do mar tanto peor» <sup>(47)</sup>. Foi esta política que D. João II abandonou em 1481.

### *Em direcção a Tordesilhas*

Foram-se mudando, ao longo do século XV, as condições de actuação dos portugueses no Mediterrâneo. Do ponto de vista político, qualquer veleidade esfumou-se com a experiência do «rei intruso».

Na perspectiva comercial, depois de uma primeira fase de maior ligação às cidades italianas, as dificuldades impuseram-se, a começar por alguns negócios mais prósperos: uns que eram mal controlados, como o dos couros

---

<sup>(46)</sup> Archivo de la Corona de Aragón, Cartas Reales Diplomaticas, Afonso IV, Cx. 5, Doc. 584.

<sup>(47)</sup> *Livro dos Conselhos de el-Rei D. Duarte (Livro da Cartuxa)*, ed. diplomática de A. H. de Oliveira Marques e João José Alves Dias, Lisboa. 1982, pp. 61-63.

nas mãos dos italianos, outros onde era pequeno o poder de manobrar os preços, como aconteceu com o açúcar.

Sem capacidade financeira para poder manter uma presença simultânea no Mediterrâneo e no Atlântico, houve que optar. Os proprietários dos navios, demasiado especializados no Mediterrâneo, terão sido os primeiros a fazê-lo, deixando os mercadores sem qualquer possibilidade de competir com os seus congéneres catalães, italianos ou mesmo castelhanos, pois estava enfraquecida a base transportadora do comércio do reino.

Mesmo o corso e o exercício das armas em geral, que durante anos haviam sido uma base essencial para a manutenção da presença portuguesa no Sul da Europa, conheceram um abrandamento significativo. Foi por aqui que se começou a construir a nova realidade consubstanciada em Tordesilhas.

Os caminhos que Portugal seguiu são conhecidos e já foram enunciados. Controlando uma vasta região marítima entre a costa magrebina, as ilhas da Madeira e Açores e a costa portuguesa, mantendo uma forte posição junto ao estreito de Gibraltar, discutindo o domínio sobre as Canárias, há muito beneficiando do que trazia da Guiné, a África atlântica foi o destino, opção que há muito vinha sendo preparada. No final da sua *Crónica de Guiné*. Azurara justificava bem esta opção, quando, usando uma expressão cara ao Infante D. Henrique, escreveu (\*): «ainda que as cousas seguintes não foram tratadas com tanto trabalho e fortaleza como as passadas, que depois deste ano [1448] avante, sempre se os feitos daquelas partes [África] trataram mais por tratos e avenças de mercadoria que por fortaleza nem trabalho das armas».

*Filipe Themudo Barata*

(\*) Zurara, Gomes Eanes, *Crónica de Guiné*, ed. J. de Bragança, Porto, 1973, p. 406.