

A PREPARAÇÃO DAS ARMADAS NO PORTUGAL DE FINAIS DA IDADE MÉDIA*

Por Amândio Barros**

1 — Introdução

«Dandosse a esta guerra tem ganhado os nossos portugueses muytas riquezas e prosperidade, e senhorio de terras e reynos e tem ganhada honra em poucos tempos quanta não ganhou outra nação em muytos. Elles não soamente conquistaraõ terras que outros não poderam tocar, mas alem disso nam satisfeytos de tam pouco buscaram e descobriram outras de novo que nunca foram cuydadas»¹.

É com estas palavras que, em meados do século XVI, Fernão de Oliveira constata a importância que a guerra naval, a marinha e as armadas portuguesas de conquista e descobrimento haviam atingido.

Existente desde o princípio da nacionalidade e objecto de uma estruturação inicial durante a primeira dinastia, a marinha portuguesa apresentava-se, ao abrir do século XV, capaz de acompanhar o surto da navegação comercial que então se fazia sentir, de servir de apoio à

* Trabalho apresentado no seminário «O Algarve e os Descobrimentos», Lagos, 22-24 de Março de 1990.

** Aluno do Mestrado de História Medieval da F.L.U.P.

¹ OLIVEIRA, Fernão de — *Arte da Guerra do Mar*, Ed. do Arquivo Histórico da Marinha, s/1, 1937, pp. 7-8.

expansão marroquina que se avizinhava e, finalmente, de levar por diante a exploração da costa ocidental africana.

O gosto pela aventura (de onde não está de todo ausente o espírito de cruzada medieval), acompanhado de outras motivações porventura menos românticas, de carácter económico, social e político, lançou o reino português na empresa norte-africana, iniciada com a tomada de Ceuta, e continuada sobretudo a partir da terceira década do século XV. Para essa cidade, bem como para Tânger, Alcácer-Ceguer, Arzila e diversas outras praças partiram numerosas expedições, integrando, em vários casos, alguns milhares de combatentes.

Estes soldados, com todo o seu equipamento e vasto material de apoio, eram embarcados e transportados nos navios que compunham as frotas e as armadas², uma vez que estas representavam o mais rápido, eficaz e, por vezes, único meio de ligação com o objectivo a atacar.

O Porto, Lisboa, Lagos, Tavira e outros centros costeiros do nosso País presenciaram a partida de várias destas frotas. É a análise de alguns aspectos relativos à sua organização que seguidamente nos propomos apresentar.

2 — Os conselhos

«Irmaãos. Com a graça e ajuda de Deos eu queria que ho Ifante Dom Anrique e o Ifante Dom Fernando meus irmaãos, que aqui estam, passassem em Africa fazer guerra aos Infiees: e as razooes, em que me fundo, vos direy brevemente, sobre as quaaes folgarey ouvir o que vos de isso parece»³.

Corria o ano de 1436. D. Duarte, a pedido dos citados infantes, toma a decisão de enviar uma armada a conquistar Tânger.

Face à delicadeza do assunto convoca então um conselho (extraordinário), constituído por algumas das notáveis figuras do reino, seus familiares ou de algum modo ligados à família real.

Trinta e cinco anos depois, D. Afonso V «detriminou (...) passar em

² «... todos os navios, que som pera guerrear, (...) quando som muitos ajuntados em hũu, a que chamam Frota, (...) quando saõ mais poucos, a que dizem Armada».

Ordenações do Senhor Rey D. Affonso V, Livro I, tit. LIV («Do Almirante, e do que pertence a seu officio»), Coimbra, Universidade, 1792, p. 322.

³ PINA, Rui de — *Chronica do Senhor Rey D. Duarte*, Porto, Lello e Irmão, 1977, p. 524.

Africa pera que teve em pessoa, e assy mandou ter praticas e conselhos em Lixboa nas casas do Conde de Monsanto»⁴.

Tal como seu pai, tinha o desejo de organizar uma armada para a conquista da mesma praça. O conselho que então convocou conseguiu dissuadi-lo desse propósito, propondo-lhe outro objectivo: Arzila.

Escolhemos estas duas situações entre os múltiplos exemplos da convocatória, por parte dos monarcas, do conselho «dos mais pryncipaaes do Reyno», ou requerendo-lhes, por escrito, o seu parecer no sentido de dar um maior fundamento à decisão régia, a qual seria devidamente sancionada pela autoridade papal com a concessão (em geral prèvia) de uma bula da cruzada⁵.

Reunido numa sala do palácio real, ou no palácio de algum nobre, o conselho, conforme atrás referimos, era constituído por aqueles que se encontravam mais próximos do monarca, assessorando-o politicamente⁶.

Trata-se de homens familiarizados com a alta política; que, inclusivamente em vários casos, a determinam; que conhecem bem a situação do Reino, a avaliam e, o que não é menos importante, falam de igual para igual com o rei, não hesitando em defender uma opinião contrária à sua, quando acreditam ter a razão pelo seu lado.

Ao contrário do segundo caso que apontamos, o conselho convocado por D. Duarte não teve qualquer influência na sua decisão, pois, conforme nos informa Pina, ele determinou a expedição «sem acordo nem aprovação de seu Conselho»⁷.

Este, para além da ponderação sobre o objectivo ou a oportunidade do ataque, no caso de tal ficar definitivamente resolvido, debatia outros aspectos relacionados com a expedição: avaliação dos recursos do Reino (dinheiro, víveres, soldados, armas, barcos...), do objectivo (acessibilidade, vias de comunicação...). Por fim, discutiam-se assuntos exclusivamente militares tais como a táctica e a estratégia a serem seguidas pelos diversos capitães durante os combates.

⁴ Idem — *Chronica do Senhor Rey D. Affonso V*, Porto, Lello e Irmão, 1977, p. 818.

⁵ Um exemplo deste tipo de bulas pode ver-se no Arquivo Nacional da Torre do Tombo (= A.N.T.T.), *Bulas*, maço 4, n.º 9, publ. (entre outros) nos *Monumenta Henricina*, vol. V, Ed. da Comissão executiva das comemorações do V centenário da morte do Infante D. Henrique, Coimbra, 1963, (que passaremos a citar abreviadamente) pp. 271-275. Trata-se da bula *Rex Regum*, concedida por Eugénio IV a D. Duarte em 8 de Setembro de 1436.

⁶ Sobre o conselho régio, v. por todos HOMEM, Armando Luís de Carvalho — *Conselho real ou conselheiros do rei? A propósito dos «privados» de D. João I*, sep. da «Revista da Faculdade de Letras-História», II Série, vol. IV, Porto, 1987, pp. 9-68.

⁷ PINA, Rui de — *Chronica do Senhor Rey D. Duarte*, Porto, Lello e Irmão, 1977, p. 520.

3 — Os espões

O soberano podia tomar a decisão de moto próprio, influenciado por alguém do seu relacionamento ou a instância do seu conselho; mas a intenção de atacar qualquer objectivo podia partir de informações que ele recebesse, por exemplo, de mercadores ou marinheiros que haviam estado neste ou naquele lugar...

Uma vez decidida a expedição, tomavam-se algumas providências: a primeira dizia respeito ao conhecimento o mais detalhado possível do local a atacar: acessibilidade e vias de comunicação por onde pudesse ser socorrido, tipo de fortificações, número de soldados que o defendiam, sua preparação, etc.

Para a recolha destas informações, fundamentais para pôr o exército atacante a coberto de qualquer surpresa, a acção dos «espões» (informadores) revestia-se já neste final da Idade Média, da maior importância.

«L'espion faisait en secret ce que l'ambassadeur essayait de faire au grand jour. Tous les deux s'efforçaient par des voies différentes de se tenir au courant de ce qui se passait dans l'État voisin»⁸.

É assim que C. Allmand define a actividade dos espões durante a Idade Média.

Embaixadores, mulheres, clérigos (genuínos ou falsos), cativos, desertores, mercadores todos podiam, conforme as circunstâncias, ser aproveitados para obter informações.

Os mercadores, que no decurso da sua actividade frequentavam variados portos do estrangeiro, foram frequentemente utilizados como informadores pelos monarcas portugueses do século XV.

Em 1471, quando decidiu organizar a armada para a conquista de Arzila, D. Afonso V «logo per Vicente Symooês homem nas cousas do mar bem esperto, e entendido, e per Pero d'Alcaçova seu Escrivam da Fazenda e de que muito fyava, mandou muitas vezes espisar, e ver, assy no que comprya pera o ancorar e desembarcar do mar, como pera o assento da terra. Em que com fingidos negocios que com os Mouros tratavam, acabaram de ser certefycados de todo (...) de que perfeitamente avisaram El Rey»⁹.

Foi baseado nestas informações que o «Africano» «logo mandou fazer no Reyno, e fora delle os percebimentos de navios, armas, mantimentos, per trinta mil homens»¹⁰.

⁸ ALLMAND, Christopher — *Les espions au Moyen Âge*, «L'Histoire», n.º 55 (Abril 1983), p. 35.

⁹ PINA, Rui de — *Chronica do Senhor Rey D. Affonso V*, Porto, Lello e Irmão, 1977, p. 818.

¹⁰ Idem. *Ibidem*.

Por seu turno, a organização de uma armada desta dimensão, não passaria decerto despercebida aos espões de outros reinos que actuavam em Portugal.

Como é sabido, aquando da armada que em 1415 conquistou Ceuta, Rui Dias de Vega, espião-embaixador do rei de Aragão, estante em Lisboa, enviou ao seu senhor um detalhado relatório, no qual enumerava os barcos que a compunham, sua tonelagem, proveniência, equipagem, etc.¹¹.

Desde sempre, os espões estiveram sujeitos aos maiores riscos! «La loi considerait les espions comme des traîtres qui devaient payer leur forfait de la peine capitale»¹², sendo ainda os seus bens confiscados em benefício do monarca. Citemos um caso: no início de 1456, o rei português enviou a Safim «hũa caravela, mais por os que nella hiam veerem o lugar como era fundado e as fortelezas delle e per honde se milhor poderia filhar»¹³.

Quando tomou conhecimento deste facto, Davy Maalom, judeu, residente em Lagos e com contactos nesse porto africano, apressou-se a comunicá-lo, por carta, ao alcaide mouro. No entanto, a sua acção foi conhecida e prontamente denunciada ao rei.

A lei geral do Reino previa casos deste género¹⁴.

Davy Maalom tinha 30 dias para provar a sua inocência. Caso não o fizesse incorrida no «crime de *lesa Magestade*, que se chama em linguagem treição cometida contra El Rey», crime pelo qual «deve (...) morrer naturalmente de morte cruel, e todos seus bées que ouver ao tempo da comdapnaçom, devem seer confiscados pera nos...»¹⁵. Esses bens viriam a ser doados pelo monarca a Vasco Esteves, escudeiro do infante D. Henrique e provável delator do judeu Iacobrigense.

¹¹ Veja-se o relatório enviado por Rui Dias de Vega a D. Fernando I de Aragão em 23 de Abril de 1415. Arquivo da Coroa de Aragão, *Cartas reales, caja n.º 1, Fernando I*, n.º 3, publ. *Monumenta Henricina*, vol. II, Coimbra, 1960, pp. 132-146.

¹² ALLMAND, Christopher — *o.c.*, p. 41.

¹³ A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 13, fl. 31, publ. por AZEVEDO, Pedro de — *Documentos das chancelarias reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos*, vol. II, Lisboa, Academia das Ciências, 1934, p. 324 e nos *Monumenta Henricina*, vol. XII, Coimbra, 1971, p. 250.

¹⁴ *Ordenaçoes do Senhor Rey D. Affonso V*, Livro V, tit. II («Dos que fazem treição, ou aleive contra El Rei, ou seu estado Real»), Coimbra, Universidade, 1792, p. 5. No ponto 8.º deste título estipula-se o seguinte: «Item. Se algum der conselho aos nossos inmygos per carta, ou per qualquer outro avisamento em nosso desserviço, ou do nosso Real Estado (...) nom sera relevado da pena que por ello merece». (pp. 9-10).

¹⁵ Veja-se a Ordenação atrás citada, p. 10.

Pelos motivos apontados, a presença de alguns informadores em vários centros medievais determinava que o segredo (e a astúcia) fossem fundamentais para a boa organização de uma empresa militar de alguma envergadura, pois «pera se fazer com honrra, proveyto e segurança, convem (...) redeos e cautelas secretas, pera engano dos imygos...»¹⁶

4 — Os meios materiais

A concentração de alguns milhares de combatentes que compunham as armadas de Quatrocentos implicava, sem dúvida, a existência de estruturas materiais consideráveis e que apenas a Coroa podia, mesmo assim dificilmente suportar.

4.1. — *Os dinheiros*

Uma primeira grande despesa aparece logo como evidente: o pagamento do soldo aos combatentes.

«O serviço militar era remunerado», conforme aponta Oliveira Marques. «Os vassalos que, pela prestação de determinado número de *lanças*, recebiam *quantia*, tinham direito a um suplemento se lhes eram exigidas mais, ou se a prestação fosse além do prazo de tempo tradicionalmente aceite»¹⁷. Os restantes combatentes recebiam (geralmente com atraso) consoante o tempo de serviço, sua categoria e armamento.

O recurso a tropas estrangeiras e a mercenários que completassem satisfatoriamente as fileiras dos exércitos portugueses foi frequente neste século.

Para além dos soldados, a marinha portuguesa pôde contar, por várias vezes, com o auxílio (bem pago) de navios e tripulações mercenárias que integravam as suas armadas¹⁸.

Os cofres régios, por variados motivos, não possuíam o dinheiro necessário à organização de tais empreendimentos.

É que, para além das despesas com os soldados e o seu respectivo armamento, havia a necessidade de fazer grandes compras de mantimentos,

¹⁶ PINA, Rui de — *Chronica do Senhor Rey D. Duarte*, Porto, Lello e Irmão, 1977, p. 533.

¹⁷ MARQUES, A.H. de Oliveira — *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*, Lisboa, Presença, 1986, p. 350.

¹⁸ Conforme se pode ver no relatório de Rui Dias de Vega citado na nota 11. V. também o ponto 6 deste trabalho, referente aos *homens* que integravam as armadas.

cujo armazenamento e manutenção representavam grandes dispendios de dinheiro.

As expedições eram assim, em geral, financiadas pelo lançamento de «pedidos», por empréstimos contraídos dentro e fora do Reino (apenas saldados alguns anos depois), e pela afectação de alguns direitos.

Outras fontes de receita podiam ser encontradas, por exemplo, através do recurso ao dinheiro das diversas comunas de judeus do Reino¹⁹.

Para a armada de D. Fernando de Castro, organizada em 1440 com o objectivo de libertar o infante D. Fernando, foi destinada, para além da contribuição judaica, a renda da sisa do pescado e madeira da cidade de Lisboa²⁰.

Às igrejas e a outras instituições eram requisitados, por empréstimo (muitas vezes *ad aeternum*) grande parte do ouro e pratas que possuísem, dado que os *empréstimos* e *pedidos* contraídos noutros lugares revelavam-se muitas vezes «absolutamente insuficientes para custear a empresa política e militar em que o monarca estava envolvido»²¹.

Foi o que aconteceu com a escrivanhinha dos órfãos de Beja, à qual foram tomados certos «dinheiros, prata e ouro (...) pera armada de Tânger»²².

Também para a armada de Ceuta (1415) mandou «El Rey apanhar quanto cobre e prata se pode achar no regno e assy mandou trazer outro de fora»²³ para que se lavrasse a moeda necessária, operação que foi executada com «trigança» pelos moedeiros. A actividade destes «oficiais da moeda» foi de tal modo intensa que «de dia e de noute, nunca seus martellos estavam quedos, per tall guisa que, ainda que hũu homem braadamdo dissesse algũua cousa amtre aquellas fornaças, escassamente podia seer entemddido»²⁴.

¹⁹ Tal como sucedeu em 1440. Para a armada que então se aprestou, contribuíram as comunas de judeus de 15 almoxarifados do Reino. A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 2, fl. 102, publ. (entre outros) nos *Monumenta Henricina*, vol. VII, Coimbra, 1965, pp. 224-226.

²⁰ Ver o documento citado atrás.

²¹ MARQUES, José — «O Príncipe D. João (II) e a recolha das pratas das igrejas para custear a guerra com Castela», in *Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, vol. I, Porto, Universidade/Comissão Nacional para as comemorações dos Descobrimentos Portuguezes, 1989, (que passaremos a citar abreviadamente) pp. 201-219, que analisa detalhadamente este procedimento, habitual nos monarcas ibéricos.

²² A.N.T.T., *Guadiana*, liv. 4, fl. 64, publ. nos *Monumenta Henricina*, vol. VII, Coimbra, 1965, pp. 42-43.

²³ ZURARA, Gomes Eanes de — *Crónica da tomada de Ceuta*, (cap. XX) Bibliotheca de Clássicos Portuguezes, vol. I, Lisboa, 1899, p. 105.

²⁴ *Idem. o.c.*, (cap. XXIX), p. 143.

4.2. — *Os mantimentos*

As despesas efectuadas na compra das grandes quantidades de víveres eram consideráveis.

Muitos concelhos portugueses viam as suas celebradas dificuldades económicas aumentar com a obrigação de contribuir (esperando futuro e nebuloso reembolso) com os mais variados produtos, que eram depositados nos armazéns régios existentes nos portos de onde as frotas partiam.

O concelho de Faro, por exemplo, contribuiu para a armada de Tânger (1437), com vinho e figos, entre outros produtos, que na altura não foram pagos porque «nom avia dinheiro». Em 1439 requeria à Coroa o pagamento dessa dívida para «nom ficar squeçada (...) de guisa que os pobres a que esto assy he tomado nom gemam»²⁵.

Vinte e dois anos antes, o Porto e seu termo forneceram à armada de Ceuta armas, «louças» e madeira, para além de grandes quantidades de carne e vinho.

Quase três décadas depois ainda reclamavam a Afonso V que saldasse a dívida contraída por seu avô, depois de o terem feito a seu pai²⁶, com o argumento, sempre repetido, de «allem de desencarregades as almas dos dictos rex e a vossa, farees grande esmolla a muytos proves, que nom teem tanto de seu quanto lhe he devido»²⁷.

Mas a requisição dos mantimentos para as frotas não era apenas efectuada pelos reis.

Sobrecarregados já com «pedido e meio» do soberano para a armada de Tânger, 400 lavradores de S. Martinho (termo de Ponte de Lima) são obrigados pelo célebre Leonel de Lima a pagar-lhe, cada um, 4 alqueires de centeio, que se juntaram aos restantes mantimentos que este cavaleiro levou nessa empresa²⁸.

Para além de tais produtos muitos outros eram necessários para o bom abastecimento das armadas.

²⁵ A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 2, fls. 4v-5, publ. nos *Monumenta Henricina*, vol. VII, Coimbra, 1965, pp. 25-26 e A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 2, fl. 104v, publicado no mesmo volume a pp. 248-250.

²⁶ A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 2, fl. 87, publ. no mesmo vol. VII dos *Monumenta Henricina*, a pp. 244-245.

²⁷ A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 23, fl. 55v, também publicado no supracitado volume a pp. 294-296.

²⁸ A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 2, fl. 24v, publ. nos *Monumenta Henricina*, vol. VII, Coimbra, 1965, p. 32.

O peixe (sobretudo pescadas, mas também sardinhas, cações e raias, abundantes na costa portuguesa), devidamente salgado, seco e metido em «tonees e botas», tal como a carne (de vaca e de porco) eram fornecidos em grossas quantidades²⁹.

Também o queijo («húa das mylhores e mays acostumadas companagens que se pode recolher pera o mar»³⁰, a manteiga («que por pouca que comays vos satisfaz mays que outra vianda, e que mitiga a fome e a sede, e conserva as forças»³¹, e legumes especialmente as favas («as quaes sam apropriadas para homens de trabalho como sam os remadores»)³², grãos, chícharos e ervilhas («que sam grande ajuda de companagem»)³³, faziam parte dos víveres transportados. Estes produtos, mais o azeite, vinagre etc., deviam estar nos armazéns ao tempo do embarque.

O gado, bem assim como os restantes géneros agrícolas, chegava aos portos proveniente de diversas regiões.

Para além das «vitalhas» fornecidas pelos concelhos, «as estradas e caminhos eram cheos de carros e de bestas, que viinham carregados com mantiimentos e armas das terras de fidalgos e doutras cousas que lhe compriam pera sua hida»³⁴.

Muitos carros vinham carregados com farinha de trigo. Nos armazéns que albergavam os produtos para a frota, essa farinha era transformada em biscoito («a qual palavra de latim em nossa lingoagem quer dizer duas vezes cozido»)³⁵, em fornos aí existentes, manufactura que se desenvolveu em Portugal nesta época; tal como refere Oliveira Marques, «podemos

²⁹ Refira-se, a título de exemplo, a quantidade de pescado que abasteceu uma caravela régia que em 1453 rumou a Ceuta capitaneada pelo mestre Álvaro Pires. Assim, para mantimento de cerca de 14 tripulantes durante um mês e meio, foram carregados na referida embarcação 34 pescadas e 800 sardinhas.

No ano seguinte outra caravela rumou a essa praça africana. Desta vez a expedição duraria cerca de três meses e a tripulação era agora de 70 homens. Para seu sustento carregaram-se cerca de «tres mil e novecentas e XX soos de carne e XI peexes myotos e hūu pexe preguo e quinze lixas e quinhentas e cinquenta e duas pescadas e mea». A.N.T.T., *Cortes*, m.º 2, n.º15, fl. 12, publ. nos *Descobrimientos Portugueses — documentos para a sua história*, ed. por João Martins da Silva Marques, supl. ao vol. I, Lisboa, I.N.I.C., 1988, (que passaremos a citar abreviadamente) p. 348.

³⁰ OLIVEIRA, Fernão de — *o.c.*, p. 44.

³¹ Idem. *Ibidem*.

³² Idem. *Ibidem*.

³³ Idem. *Ibidem*.

³⁴ ZURARA, Gomes Eanes de — *o.c.*, (cap. XXXIV), vol. II, pp. 28-29.

³⁵ OLIVEIRA, Fernão de — *o.c.*, p. 44.

mesmo considerá-la como à primeira indústria, no sentido moderno da palavra, existente no Reino»³⁶.

Alimento da maior importância para as tripulações dos navios, o biscoito (cuja maior parte se fabricava em Portugal) destinava-se também, «em grande quantidade, para as praças de África, onde ajudava à manutenção das guarnições militares»³⁷.

São inúmeras as referências documentais relativas a este produto. Desde notícias que comprovam o seu fabrico no Porto, Lisboa, Vale do Zebro, Faro, Silves, Tavira, Loulé, Lagos... etc., pelo menos a partir do século XIV³⁸, até privilégios concedidos aos biscoiteiros³⁹, e à obrigatoriedade de os lavradores trazerem cereais e lenha (mato, tojo) às taracenas para aí ser confeccionado.

4.3. — *As taracenas*

As taracenas, com seus armazéns, eram uma das maiores estruturas de apoio à marinha medieval, desempenhando, pelo menos, três funções. Em primeiro lugar, funcionavam como estaleiro naval. Depois, como «depósito de géneros», local onde se armazenavam todos os produtos necessários ao abastecimento da frota. Finalmente, e como complemento da função anterior, as taracenas eram os verdadeiros arsenais da marinha.

Em meados do século XVI, o Almirante (ou quem quer que o representasse) devia acautelar que nas taracenas existissem «navios feytos e prestes, que em breve possam acudir aos sobressaltos supitos»⁴⁰.

Mas em qualquer altura deviam estar providas de «madeyra, e todos os achegos, como sam pregadura, breu, estopa e quaesquer outros (...) como sevo betume, e chumbo»⁴¹.

Além destes materiais, devia haver cobre «pera pregadura», pois este «antre as agoas e humidade conserva mays sua sustancia sem se corromper, nem criar ferrugem, e he tam forte e mays que o ferro», que,

³⁶ MARQUES, A. H. de Oliveira — *Introdução à história da agricultura em Portugal*, Lisboa, Cosmos, 1978, p. 202.

³⁷ Idem. *o.c.*, p. 203.

³⁸ Idem. *o.c.*, pp. 80 e 203, e ainda IRIA, Joaquim Alberto — *Descobrimientos Portugueses. O Algarve e os Descobrimientos*, vol. II, tom. II; Lisboa, I.N.I.C., 1988, pp. 169, 304, 307, 350.

³⁹ A.N.T.T., *Estremadura*, liv. 4, fl. 44, publ. nos *Descobrimientos Portugueses*, vol. III, Lisboa, I.N.I.C., 1988, pp. 122-123.

⁴⁰ OLIVEIRA, Fernão de — *o.c.*, p. 31.

⁴¹ Idem. *Ibidem*.

de qualquer modo, também aí devia haver em quantidade⁴². Para o fabrico das enxárcias, deviam estar devidamente abastecidas de linho («alcanave»), esparto, palma («onde a houver»), algodão, etc. O linho, além de entrar no fabrico da cordoalha do navio, e o burel, de que também estavam abastecidas, eram necessários para a fabricação das velas. Âncoras, remos, lemes e mastros deviam existir aí «em abastança», tal como os diversos tipos de armas com que se equipavam as frotas.

«Finalmente as taracenas devem estar providas de todas as cousas necessarias pera a fabrica dos navios, não somente das matereas e partes dessa fabrica, mas tambem dos instrumentos com que se ha de fabricar, digo aquelles que os officiaes nam acostumaõ trazer nem podem, como sam cabrestantes, cadernaes, rodas, carretes, e outras semelhantes»⁴³.

A armazenagem de um tal volume de mercadorias, sobretudo aquando da organização de armadas de grande envergadura, implicava que as taracenas ocupassem um espaço considerável, muitas vezes obrigando ao arrendamento de armazéns contíguos⁴⁴.

Não é difícil imaginar a actividade fervilhante que aí se desenvolvia em vésperas de armada. Carpinteiros, torneiros e calafates efectuavam reparações nos navios, enquanto os viroteiros e pedreiros, entre outras actividades, se encarregavam de fabricar os projecteis necessários para as armas. A azáfama continuava com o transporte e arrecadação de produtos como o alcatrão, carvão, salitre e pólvora, sendo estes dois últimos de realçar pelo papel de relevo que as armas de fogo desempenham neste final da Idade Média.

Também o fabrico e limpeza de um considerável número de armas ocupavam ferreiros e diversos alfagemes contratados nos concelhos e, em alguns casos (o dos mestres bombardeiros, por exemplo⁴⁵), no estrangeiro.

A actividade destes oficiais era da maior importância, pois dela dependia, em grande medida, o bom apetrechamento dos exércitos

⁴² Idem. *Ibidem*.

⁴³ Idem. *o.c.*, p. 32.

⁴⁴ Em 1439 a câmara de Lisboa requeriu ao regente D. Pedro a devolução de umas casas sitas na Ferraria que haviam sido cedidas a D. João I aquando da armada de Ceuta (1415).

A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 20, fl. 88 v, publ. nos *Monumenta Henricina*, vol. VII, Coimbra, 1965, pp. 15-16. Publicada também em AZEVEDO, Pedro de — *o.c.*, vol. I, p. 115.

⁴⁵ Tal como o bombardeiro Tomás Alemão referenciado numa carta de quitação em 1456. A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 13, fl. 150, publ. nos *Descobrimientos Portugueses*, supl. ao vol. I, Lisboa, I.N.I.C., 1988, pp. 569-571.

expedicionários. Por isso, não admira que os monarcas os privilegiassem frequentemente⁴⁶.

4.4. — *As armas*

Conforme acabamos de ver, as taracenas régias funcionavam, em certa medida, como arsenal militar ou, se assim o preferirmos, como paiol.

Era nelas que se guardava grande parte das armas que os alcaides do mar, ao aproximar-se o momento da partida, distribuíam pelos navios⁴⁷.

As expedições quatrocentistas ao Norte de África e a própria guerra no mar (da qual, na realidade, este trabalho não se ocupa), representavam, em grande medida, o prolongamento da guerra terrestre.

Daí que o armamento usado (salvo aquele que era específico da marinha, como ganchos e ferros de abordagem...) não diferisse muito do que era usado nos combates convencionais em terra firme.

Na protecção do guerreiro usava-se a armadura (ou couraça), formada por várias peças cujo conjunto se designava por arnés, bem assim como a velha cota de malha; um sem número de armas brancas (lanças curtas — «azecumas» ou azagaias; dardos, espadas, cutelos, etc.); escudos e pavese (estes eram uma espécie de escudos mas de maiores dimensões, também usados para protecção aos remadores); a besta, de vários tipos: garrucha (= gatilho), de arco, arco e polé (cujos projecteis se chamavam virotões), e finalmente, arcos.

Havia alguns lugares do Reino com tradições no fabrico de armas. Álvaro Lopes de Chaves, no último quartel do século XV, refere a existência (desde há muito tempo) de «casas de armas (...) nos lugares principaes do Reino»: o Porto, Santarém, Évora, Coimbra, afectavam

⁴⁶ Ao citado mestre bombardeiro germânico, Gonçalo Pacheco, «tesoureiro mor das coisas de Ceuta em Lisboa» pagou por ordem régia «6 côvados e 3 oitavas de pano de linho, um gibão, uma camisa, 2 panos e uns sapatos». V. O documento referido na nota anterior.

⁴⁷ As referências ao armamento com que se apetrechavam as embarcações são inúmeras. O seu estudo, da maior importância, para além de merecer um trabalho autónomo, não cabe no âmbito deste. Neste capítulo, limitar-nos-emos a focar alguns aspectos mais relevantes.

Veja-se a bibliografia indicada por MARQUES, A. H. de Oliveira — *Guia do estudante de história medieval portuguesa*, Lisboa, Estampa, 1979, pp. 82-85.

parte das suas rendas para pagar aos «armeiros de fazer gibanetes ou de fazer armas brancas», bem assim como a «um alimpador ou guarnecedor d'armas»⁴⁸.

Uma vez que na maior parte das expedições que temos vindo a referir o objectivo último era a conquista de uma praça murada, também podemos incluir neste capítulo a existência de escadas e outros engenhos para escalar muros e derrubá-los, sobretudo pelo arremesso de projecteis, de um modo não muito diferente do da Antiguidade recorrendo-se, por exemplo, à «artilharia tradicional, de catapulta e de outros engenhos de arremessar pedras, pelouros de metal e outros objectos»⁴⁹.

Apesar de os armazéns régios, como vimos, estarem providos de diversos tipos de armas, também os concelhos contribuíam para o armamento das frotas — a título de empréstimo.

Em 1420 D. Fernando de Meneses comandou uma armada de socorro a Ceuta. Parte do armamento dos seus soldados fora requisitado ao concelho de Lisboa que, entre muitas outras, contribuiu com «hua peça com seus allões çarrada de tras e deante, rasa e tres pregos onde anda a reste» e «hũa cota raassa e raara e rota»⁵⁰. Conforme referimos, estas armas eram entregues pelos concelhos a título de empréstimo, na condição de serem devolvidas a seus donos no «torna viagem». Isto trazia alguns problemas a quem tinha a incumbência de as devolver pois, como é lógico, parte delas perdia-se durante os combates, ou por qualquer tipo de acidente ou imprevisto.

Em resultado disto, em 1441 os alcaides de Lisboa e Setúbal pedem ao infante D. Pedro que os dispense de «entregar» as chamadas «armas perdiças» que lhes eram requeridas pelos contadores do regente. Argumentavam que «nunca foy husso nem custume de darmos tal conta, des que hi ouve alcaides ata'gora.» Segundo eles, «os escudos e lanças e dardos caem pello mar, em tempo de pelleja», além de que «as outras armas os capitães das gallees as dam a quem he sua merçee, assy a escudeiros como a homens de pee, e elles as perdem»⁵¹.

⁴⁸ CHAVES, Álvaro Lopes de — *Livro de Apontamentos (1438-1489)*, ed. de Anastácia Mestrinho Salgado e Abílio José Salgado, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1983, pp. 272-273.

⁴⁹ MARQUES, A. H. de Oliveira — *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*, Lisboa, Presença, 1986, p. 343.

⁵⁰ Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa (= A.H.C.M.L.), *Místicos de Reis*, liv. 1, fl. 7, publ. nos *Monumenta Henricina*, vol. II, Coimbra, 1960, pp. 379-380.

⁵¹ A.N.T.T., *Chanc. de D. Duarte*, liv. 2, fl. 30, publ. nos *Monumenta Henricina*, vol. VII, Coimbra, 1965, p. 232.

Por estes motivos suplicavam a D. Pedro que revogasse esta ordenação, pois de contrário, «avendo nos de dar tall conta, que nunca foy, nos, senhor, seríamos perdidos do que avemos e nom poderemos pagar tall moltidõe d'armas, as quaes som perdidas»⁵².

Para melhor fundamentar uma decisão posterior, o regente requereu a Luís Gonçalves que se informasse acerca do costume praticado em casos semelhantes⁵³.

O século XV assiste entretanto à generalização do uso da artilharia e das restantes armas de fogo. Os primeiros canhões — trons e bombardas — a princípio mais assustadores que mortíferos, fizeram a sua aparição em Portugal nos finais do século XIV e «viriam a revolucionar toda a arte da guerra»⁵⁴, já que a sua vulgarização veio trazer muitas alterações na táctica militar, tanto nos aspectos ofensivos como defensivos.

Os velhos trons e bombardas de ferro forjado (que frequentemente se quebravam durante os combates) começam a ser substituídos por canhões mais aperfeiçoados, em ferro fundido, que, para além de equipar os exércitos de terra, começam a ser também usados nos navios.

Por fim, inicia-se igualmente o fabrico de armas portáteis, como espingardas e «colobretas», já equipadas com câmaras internas para aliviar a pressão... etc.⁵⁵.

Dado o elevado custo destas armas e das técnicas mais apuradas do seu fabrico (que, entre outros aspectos implicavam a existência de mestres artesãos que dificilmente se poderiam encontrar em Portugal), a política de armamento passou cada vez mais para as mãos do Estado. O recrutamento de artilheiros como mestre Hans, nomeado por D. João II, em 1489, «capitam dos nossos bombardeiros do mar», e obrigado a ter sob suas ordens 35 bombardeiros por ele escolhidos, «que saybham muy bem tirar com serpentinas e tiros outros pequenos»⁵⁶, bem como a compra de armas de fogo e de grandes quantidades de pólvora passou a ser da sua conta. Os representantes do rei faziam-no primordialmente no estrangeiro, sobretudo na Flandres e na Alemanha.

⁵² *Ibidem*.

⁵³ A.N.T.T., *Chanc. de D. Duarte*, liv. 2, fl. 30 v, publ. nos *Monumenta Henricina*, vol. VII, Coimbra, 1965, p. 233.

⁵⁴ MARQUES, A. H. de Oliveira — *o.c.*, p. 339.

⁵⁵ Sobre estes e outros problemas relativos ao armamento v. MARQUES, A. H. de Oliveira — *o.c.*, pp. 338-341.

⁵⁶ A.N.T.T., *Extras*, fl. 187, publ. nos *Descobrimentos Portugueses*, vol. III, Lisboa, I.N.I.C., 1988, pp. 357-358.

Atestando a crescente importância que a artilharia e as armas de fogo começam a ter nos negócios do Reino, detectamos em Portugal a existência de um vedor da «artilharia de guerra», ofício que em 1471 era desempenhado por Gil de Brito, cavaleiro da casa real⁵⁷ que, entre outras obrigações, devia certificar-se que em cada um dos principais concelhos «ouvesse provisão de salitre em almazem...»⁵⁸

Em todas as expedições e em todos os combates a artilharia torna-se indispensável. A partir de agora, existem armas de fogo em todos os barcos.

A sua compra fazia-se sobretudo na Flandres e, por norma, estava a cargo do feitor do rei português em Bruges. João Esteves, que ocupou esse posto nos anos 60 do século XV, comprou para uma nau portuguesa «dez rodellas d'alcatram (...), novemta e cimquo espimgardas de ferro (...) e hũu barrill de polvora»⁵⁹.

No ano de 1471, durante o assalto a Arzila ela foi factor determinante na vitória dos portugueses. É que, conforme relata Rui de Pina, «toda a esperança da vitoria, tynha El Rei reservado pera depois que todas suas artelharias fossem assentadas»⁶⁰.

5 — Os oficiais

A organização de uma frota de cem ou duzentos navios transportando entre dez a vinte mil homens, num país com cerca de um milhão de habitantes e atravessando evidentes dificuldades económicas, colocava inúmeros problemas de cuja resolução podia depender o sucesso da empresa.

Como já foi lembrado, a recolha de fundos suficientes para financiar a expedição, a compra de mantimentos e armas, fretamento de navios e recrutamento de soldados, faziam-se, quer no reino, quer no estrangeiro. Estas operações, delicadas, implicavam, por isso, a existência de um certo número de oficiais (permanentes ou nomeados «ad-hoc») encarregados de as executar.

⁵⁷ A quem, no dia 4 de Julho desse ano é confirmado o ofício de alfaaqueque-mor do Reino, recebendo 5 dobras de ouro por cada cativo resgatado ou rendido. A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 16, fl. 129, publ. nos *Descobrimientos Portugueses*, vol. III, Lisboa, I.N.I.C., 1988, pp. 95-96.

⁵⁸ CHAVES, Álvaro Lopes de — *o.c.*, p. 273.

⁵⁹ Para abastecer a nau «Dispenseira» que o Duque da Borgonha «teve arrastada». A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 16, fl. 35, publ. nos *Descobrimientos Portugueses*, vol. III, Lisboa, I.N.I.C., 1988, pp. 92-94.

⁶⁰ PINA, Rui de — *Chronica do Senhor Rey D. Affonso V*, Porto, Lello e Irmão, 1977, p. 821.

5.1. — *Os oficiais permanentes*

Em primeiro lugar, impõe-se uma breve referência ao *Almirante* e ao *Capitão mor do mar*.

Com um papel importante no decurso do século XIV, particularmente na organização de uma frota de qualidade de que Portugal necessitava, o Almirante (até 1450 descendente do genovês Manuel Pessanha) via as suas atribuições muito diminuídas no século XV.

Teoricamente, este oficial tinha «poderio na Frota, des que mover ataa que torne ao lugar donde moveo», arrecadar tudo o que se ganhasse nas expedições (para mais tarde se repartir por quem de direito), dar conta das armas que se usavam nela, etc.⁶¹.

Nesta altura «o almirante correspondia a um actual ministro da Marinha (...) tendo-se convertido num beneficiário de rendas e num detentor de um título cobiçado, mais do que num eficiente homem do mar»⁶².

Com funções mais aproximadas das de um «almirante» actual, e em face do esvaziamento das funções primitivas deste mesmo oficial, foi criado já na década de 60 do século XIV o ofício de Capitão-mor do mar. Este, embora subordinado ao Almirante, tinha jurisdição sobre todos os mareantes quando no Reino se organizavam armadas e frotas, e mesmo «estando elle assy na terra d'asseceguo, se for mester que algũas caravellas, barcas ou batees, ou geeralmente quaesquer navios, assy grandes como pequenos, hajam de hir a alguma parte por nosso serviço, elle os possa constringer pera ello»⁶³.

Com Álvaro Vasques de Almada, nomeado por D. João I em 1423, este ofício também se tornou hereditário e, tal como o de Almirante, passou a representar pouco mais do que um título rentável.

Por isso, a partir de 1450 criam-se, com o título de almirantes «adjuntos», cargos entregues a pessoas mais entendidas nos assuntos navais e que desempenhavam efectivas funções de comando.

Em 1451 é dado a Fernão Vasques Vieira o título de almirante com a jurisdição nos portos do Norte, do Minho ao Mondego, juntando-se a Pedro Rodrigues de Castro, nomeado no ano anterior com idêntica jurisdição nos restantes portos do Reino⁶⁴.

⁶¹ *Ordenações do Senhor Rey D. Affonso V*, Livro I, tit. LIIII, Coimbra, Universidade, 1792, pp. 319-328.

⁶² MARQUES, A. H. de Oliveira — *o.c.*, p. 361.

⁶³ *Ordenações do Senhor Rey D. Affonso V*, Livro I, tit. LV, Coimbra, Universidade, 1792, pp. 328-332.

⁶⁴ MARQUES, A. H. de Oliveira — *o.c.*, pp. 361-362.

Depois destes vinham os *alcaldes*.

Em primeiro lugar, os *do mar*, espécie de comandantes dos portos dos principais centros costeiros, de nomeação do Almirante e com funções organizativas e judiciais.

Em seguida, os *alcaldes* (patrões ou capitães) *das galés* do rei — entre outras regalias, encontravam-se isentos da prestação do direito de aposentadoria, e para que lhes guardassem esse privilégio era necessário que «cada huum delles tenha aa sua porta senhas feguas de gallões»⁶⁵.

Existiam também os capitães dos outros navios (naus, caravelas, fustas, etc.) com funções de comando no navio, semelhantes às dos capitães das galés.

Finalmente, aqueles que podemos considerar «oficiais menores» (subalternos).

Os *patrões* — timoneiros com alguma responsabilidade sobre os restantes tripulantes — *arraís*, que desempenhavam funções semelhantes e *petintais*, encarregados de reparações a bordo.

Os *comitres* tinham a seu cargo os remadores forçados, incitando-os de espada e chicote em punho, sendo pródigos na distribuição de cutiladas e chicotadas. Deste modo, «os dictos comitres tẽ raça d' algozes, e mais se sam Genoveses». Mas, apesar dos excessos cometidos por estes oficiais, a verdade é que «o trabalho do remar he tam intoleravel que ninguem o faz bem senam per força»⁶⁶. Este tratamento, provou-o João Afonso natural de Évora, em 1454 quando cumpriu um degredo a bordo da fusta do infante D. Fernando. Por essa razão, «andara preso cinco messes com o remo na mão levando muito trabalho e muytos azoutes do capitam dando lhe muita maa vyda»⁶⁷.

Além de forçados, os *comitres* dirigiam, com menos dureza, os *remeiros* propriamente ditos e *galiotes* (aqueles que serviam obrigatoriamente nos remos em tempo de guerra).

Estes eram escolhidos das *vintenas* do mar (existentes nas zonas costeiras e recrutados de entre os vizinhos) sendo designados para essa função pelos *vintaneiros*.

⁶⁵ A.N.T.T., *Chanc. de D. João I*, liv. 2, fl. 122, publ. nos *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, Lisboa, I.N.I.C., 1988, p. 212.

⁶⁶ OLIVEIRA, Fernão de — *o.c.*, p. 48.

⁶⁷ A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 10, fl. 41, publ. por AZEVEDO, Pedro de — *o.c.*, vol. II, pp. 203-204.

5.2. — *Os oficiais extraordinários*

Eram encarregados pelo rei de resolver alguns problemas pontuais mais delicados, relacionados com os preparativos das frotas. Actuavam quer no país, quer no estrangeiro.

A título de exemplo, apontemos alguns casos.

Em 1456, estando Ceuta em vias de ser novamente cercada pelo rei de Fêz, D. Afonso V ordenou que se organizasse uma armada de socorro (que não chegou a partir pois o cerco não se consumou) que tal como as outras, foi provida de artilharia.

Como a sua quantidade era considerável, o monarca encarregou de a receber Fernão Gonçalves, criado da falecida rainha D. Isabel, incumbência que este cumpriu a preceito conforme se pode ver pela carta de quitação que lhe foi passada no dia 10 de Junho de 1460⁶⁸.

Neste mesmo ano, Lopo de Veiros, contador na cidade de Lisboa, foi encarregado de «aviar, em a dicta cidade e sua comarca, os fectos da nosa armada de passagem» (para Marrocos com o capitão de Álcacer Ceguer, D. Duarte de Meneses). Para tal ordenava a «todolos (...) nossos tesoureiros, almoxarifes e recebedores da dicta cidade e de nossos reinos e senhorios, que façam todallas despesas que lhe mandar o dicto Lopo de Veiros, per seus alvaraas e mandados»⁶⁹.

Em 1471 o mesmo monarca, quando passou a Arzila, encarregou Vasco Leite, morador na cidade do Porto «de receber dinheyros de pedidos (...) e carnes e pescados»⁷⁰. Nessa mesma altura, instruiu também Álvaro Leite, seu cavaleiro e morador na mesma cidade, no sentido «de receber certos dinheiros pera compras de farinhas e fazimento de bizcoytos que lhe mandamos fazer e despender nos mantiimentos e cousas d'armada (...) e esto na armaçom que se fez na dicta cidade...»⁷¹

Mas, como dissemos, estes oficiais não actuavam apenas no Reino.

Em 1437, depois de determinar a ida a Tânger, D. Duarte, sabendo das carências do Reino em embarcações e soldados, «mandou cavalleyros de sua casa com poderes abastantes, que per seu mandado correram a Costa de Biscaya, Esturias, Frandes, Ingraterra e Alemanha, a buscar

⁶⁸ A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 14, fl. 43, publ. nos *Monumenta Henricina*, vol. XIII, Coimbra, 1972, pp. 283-289.

⁶⁹ A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 37, fl. 85, publ. nos *Monumenta Henricina*, vol. XIII, Coimbra, 1972, p. 290.

⁷⁰ A.N.T.T., *Além-Douro*, liv. 4, fl. 13.

⁷¹ A.N.T.T., *Além-Douro*, liv. 4, fl. 13 v.

navios e gentes, pera nesta passagem ho vyrem servir por seus fretes e soldos, que lhes muy bem pagaria»⁷².

Tratava-se de uma missão bastante delicada dela podendo depender, em certa medida, o êxito da expedição e, por isso, era certamente confiada àqueles que melhor «se moviam» nas praças estrangeiras. Neste caso particular sabemos que ela não foi de todo bem sucedida pois, por falta de cumprimento dos fretes e soldos acordados, dos 14 mil efectivos previstos para a armada apenas se reuniram 6 mil, e nem todos puderam ser embarcados pela «grande myngoia dos Navios que fallecerom nos fretes»⁷³.

Mais bem sucedidos foram aqueles que desempenharam idêntica missão quando se armou a frota para Arzila (1471).

Entre eles João Anes, vintaneiro, mestre e piloto, morador no Porto, recebeu poderes para fretar naus e outros navios na Galiza e na Biscaia, «pollos preços e clausullas (...) que elle nos contrautos e cartas dos dictos fretamentos em nosso nome posser e afirmar e se obrigar», garantindo-lhes, para além do seu pagamento, segurança real por todo o tempo da sua vinda, «como da estada e da tornada atee serem tornados a sua terra»⁷⁴.

6 — Os homens

Num país com o baixo índice demográfico e as dificuldades de abastecimento e transporte do Portugal do século XV, era extremamente difícil reunir um exército com as dimensões de alguns dos que se formaram para estas armadas.

«O recrutamento de soldados e marinheiros de guerra sempre constituiu tormentoso quebra-cabeças para os nossos monarcas medievos e modernos»⁷⁵ uma vez que todos tentavam, por todos os meios, eximir-se à prestação desse serviço.

⁷² PINA, Rui de — *Chronica do Senhor Rey D. Duarte*, Porto, Lello e Irmão, 1977, p. 523.

⁷³ *Idem. o.c.*, pp. 539-540.

⁷⁴ A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 16, fl. 15, publ. nos *Descobrimentos Portugueses*, vol. III, Lisboa, I.N.I.C., 1988, pp. 88-89, e por AZEVEDO, Pedro de — *o.c.*, vol. I, pp. 325-326.

⁷⁵ DUARTE, Luís Miguel; PIZARRO, José Augusto P. de Sotto Mayor — «Os forçados das galés. (Os barcos de João da Silva e Gonçalo Falcão na conquista de Arzila em 1471)», in *Actas do Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua época*, vol. II, Porto, 1989, p. 317.

Além disso, em relação à população geral do Reino, a percentagem dos que usufruíam da isenção de servir como militares era bastante elevada. «Além das mulheres, dos velhos, das crianças, dos clérigos e dos infieis, ela tocava muitos lavradores, serviçais e outros dependentes que não convinha distrair das suas ocupações»⁷⁶.

Uma vez que os exércitos das armadas eram os mesmos que actuavam em terra, o seu recrutamento obedecia aos moldes normais: um contingente previamente fixado a ser preenchido pelos arrolamentos a cargo dos anadéis, coudéis e outros funcionários da Coroa e dos senhores. Tanto uns como outros podiam constringer, para a prestação do serviço militar, todos os homens dos 18 aos 60 anos.

Para completar esses contingentes, como vimos, recorria-se, também ao «auxílio» estrangeiro, nomeadamente através da contratação de mercenários.

Quanto aos efectivos da marinha propriamente dita, apesar de terem, sem dúvida, aumentado no século XV, continuaram a ser relativamente reduzidos, quer pelas condições estruturais que referimos, quer pela baixa tonelagem das embarcações.

⁷⁶ MARQUES, A. H. de Oliveira — *o.c.*, p. 352.

São inúmeras as referências documentais ao privilégio da isenção da prestação do serviço militar a pessoas colectivas e particulares e também, no caso que nos ocupa, de isenção de servir nas armadas.

Exemplos:

1412 . Agosto . 22.

Isenção aos moradores de Buarcos de participarem em armadas. A.N.T.T., *Chanc. de D. João I*, liv. 3, fl. 144 v, publ. nos *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, Lisboa, I.N.I.C., 1988, pp. 229-230.

Este diploma seria posteriormente confirmado por D. Duarte (1433 . Novembro . 7.), estando o seu registo inserto na confirmação afonsina de 29 de Junho de 1439. A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 19, fl. 79 v, publ. na obra e volume citados, na p. 279.

1426 . Maio . 7.

Isenção aos pescadores de Sesimbra de ter armas e cavalos e comparecer com eles em alardos. A.N.T.T., *Chanc. de D. João I*, liv. 4, fl. 99 v, publ. nos *Descobrimientos Portugueses*, supl. ao vol. I, Lisboa, I.N.I.C., 1988, p. 108.

1440 . Setembro . 22.

Isenção a Vasco Anes da Torre, porteiro dos besteiros em Matosinhos, de servir em armadas, e autorização para que constringa outro a ir em seu lugar. A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 20, fl. 145 v, publ. por AZEVEDO, Pedro de — *o.c.*, vol. I, p. 526.

1440 . Outubro . 7.

Isenção a Fernando Álvares, besteiro, de participar em armadas, a pedido do concelho de Redinha, A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 20, fl. 160 v, publ. por AZEVEDO, Pedro de — *o.c.*, vol. I, p. 176.

etc.

A servir nos navios, para além dos citados capitães, patrões, arrais, petintais, comitres, remeiros..., devemos referir ainda os marinheiros da «vantagem» (aqueles que serviam à proa) e «bordaleses» (servindo nos bordos), bem assim como os aprendizes e grumetes, cujo número variava conforme o calado do navio⁷⁷.

6.1. — *Os nobres*

Contribuindo para que o exército fosse «assi aparelhado e corregido que podesse (...) luzir e fazer honra»⁷⁸, participavam nele todos os estratos sociais do Reino.

Na primeira fila encontravam-se os cavaleiros nobres, de acordo com os respectivos ideais, familiarizados desde muito jovens com a preparação militar e o uso das armas, servindo a cavalo (peça-chave da manobra militar e tão importante quanto qualquer arma) e possuindo mesmo, por vezes, alguns navios, estavam profusamente representados. Não temiam perder a vida em combate e, em caso de sucesso, podiam esperar uma «choruda» recompensa.

A reunião de um exército de 20 ou 30 mil homens (enorme para a época) implicava, entre outros, alguns problemas de chefia: era neste grupo social que se recrutavam os comandos militares. Assim, aquando da organização das grandes empresas bélicas quase todas as (grandes) linhagens do Reino eram contempladas pelos «percebimentos» (convocatórias) ordenados pelo monarca, para além de outros que para elas se ofereciam⁷⁹.

⁷⁷ Alguns exemplos:

Navios à vela.

— Navio até 10 tonéis: 2 marinheiros e 1 grumete.

— Navio até 20 tonéis: 3 marinheiros e 1 grumete.

— Navio de 30 tonéis: 4 marinheiros e 2 grumetes.

— Navio de calado superior a 30 tonéis: por cada 4 tonéis 1 marinheiro, por cada 3 marinheiros 1 grumete.

Em cada navio existiria um mestre (nos três primeiros casos o mestre era um dos marinheiros) e um piloto.

Navios de remos.

— Galé «de três»: 1 patrão, 15 marinheiros, 5 proeiros e 1 piloto.

— Galeotas: 1 patrão, 10 marinheiros, 4/5 proeiros e 1 piloto

Para além, claro, de um número variável de remadores.

OLIVEIRA, Fernão de — *o.c.*, p. 70.

⁷⁸ CHAVES, Álvaro Lopes de — *o.c.*, p. 297.

⁷⁹ Uma lista significativa de nobres a participar nas armadas pode ver-se em PINA, Rui de — *Chronica do Senhor Rey D. Duarte*, Porto, Lello Irmão, 1977, pp. 522--523.

Citemos apenas um caso.

Preparava o infante D. Henrique a frota do Porto que se dirigia para Ceuta (1415) quando junto dele chegou Aires Gonçalves de Figueiredo, que com perto de 90 anos de idade «exigia» ser aceite na armada. Quando o Infante lho tentou obstar («a riir») lembrando-lhe a sua idade («homem de tantos annos de vera de filhar repouso») o vetusto cavaleiro retorquiu considerando «nom aver mais honrradas eixequias pera minha sepultura que, amte de meus dias, seer em aqueste feito»⁸⁰.

6.2. — *O clero*

A guerra não era interdita aqueles que usavam as vestes clericais. Os ministros do Senhor «podem (...) e devem ir aa guerra (...), não para pelejar com ferro, porque suas armas sam lagrimas e orações, diz Santambrosio, mas pera ministrar os sacramentos e obras de misericordia aos feridos, confessandoos, curando delles e consolandoos, e enterrando os mortos, e rogando a Deos por suas almas»⁸¹.

Mas a sua participação não se resumia ao desempenho destas missões espirituais.

Em 1471, na tomada de Arzila, o futuro bispo de Tânger, D. Nuno de Aguiar, bem assim como D. João Galvão, prelado de S.^{ta} Cruz de Coimbra, distinguiram-se como intrépidos combatentes. Nestes casos, uma vez que se trata de membros do alto clero, tal facto nem é de admirar, pois esses dignitários, regra geral, eram provenientes da classe aristocrática, compartilhando a sua mentalidade, atitudes e formas de vida.

Para além dos bispos, outras dignidades eclesiásticas estavam presentes: mestres, comendadores e cavaleiros das diversas ordens

Para que tudo corresse bem era necessário que todos aqueles que fossem para a guerra partissem como uma força unida. Para tal era imprescindível que todos os fidalgos estivessem em paz.

Quando, em 1471, D. Afonso V decidiu a expedição para a conquista de Arzila soube que «antre alguuns grandes e pessoas principaaes de seus Reinos, que pera sua passagem eram percebidos, avia odios e disensões e outros jaziam em pubrycas escmunhoões. El Rey com a soo pena que pôs de os nom levar com sigo se nom se concordassem e asolvessem, elles por nom fycarem se concordaram e satisfizeram e se reconcilliaram». Idem. — *Chronica do Senhor Rey D. Affonso V*, Porto, Lello e Irmão, 1977, p. 819.

⁸⁰ ZURARA, Gomes Eanes de — *o.c.*, (cap. XXXIV), vol. II, pp. 25-26.

⁸¹ OLIVEIRA, Fernão de — *o.c.*, p. 9.

militares eram assíduos nestes empreendimentos. D. Vasco de Ataíde, Prior do Hospital possuía mesmo navios⁸².

Aos representantes das ordens dos Frades Menores ficava geralmente a incumbência de fazer o sermão que antecedia a partida, destinado a dar ânimo ao mais fraco e confiança nas suas acções ao mais destemido⁸³.

6.3. — *O povo*

Era o «braço popular» quem mais contribuía para o preenchimento das fileiras.

Era deste grupo social que se formavam os vários contingentes de besteiros (conto, garrucha, cavalo), homens de pé e das vintenas (de terra ou do mar). Também participavam na guerra fazendo parte das forças concelhias (montadas ou apeadas) ou integrando as *lanças* recrutadas nas terras senhoriais que obrigatoriamente deviam ser fornecidas à Coroa em tempo de guerra.

Conforme vimos atrás, este serviço militar era remunerado — apesar dos pagamentos, em regra, se efectuarem com atrasos. Quando a campanha durava menos de 6 semanas o soldo era pago pelos concelhos. Quando ultrapassava este lapso de tempo (como geralmente acontecia com as armadas), o pagamento corria então por conta do rei⁸⁴.

Apesar da contribuição de todos os estratos sociais, os exércitos expedicionários necessitavam sempre de mais efectivos. Para suprir essas carências, recorria-se a dois expedientes: por um lado, o já citado recrutamento de mercenários; por outro lado, a mobilização de malfeitores, amadores ou homiziados que, ao participar nestas armadas, procuravam o caminho da redenção ou... da morte. A participação dos criminosos nas armadas era, aliás, estimulada pela Coroa: em 1436 D. Duarte publica um alvará de segurança abrangendo todos os homiziados que quisessem participar na armada e cujos crimes tivessem sido cometidos depois do

⁸² V. a doação de D. Afonso V a este prelado de uma naveta que Afonso Fernandes, marinheiro de Lisboa, trocara em Inglaterra por uma caravela sem a respectiva autorização régia. A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 13, fl. 11 v, publ. nos *Monumenta Henricina*, vol. XII, Coimbra, 1971, pp. 68-69 e *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, Lisboa, I.N.I.C., 1988, pp. 521-522.

⁸³ O franciscano Mestre Frei João de Xira em 1415, pregou em Lagos antes da partida da armada para Ceuta, e «aimda que lhe muy breve espaço fosse dado, elle, assy como homem muito abastado de ciemcia, fallou muitas cousas de grande autoridade».

ZURARA, Gomes Eanes de — *o.c.*, (cap. LI), vol. II, p. 96.

⁸⁴ Sobre este assunto v. MARQUES, A. H. de Oliveira — *o.c.*, pp. 344-345.

primeiro de Janeiro desse ano. Quanto àqueles cujos crimes tivessem sido cometidos antes dessa data viam as seguranças restringidas «porque nossa tençom nunca foy nem he dar esperança e aazo de mal fazer mais antes refrear e punir quanto mais com Justiça possamos»⁸⁵.

7 — Resistência à mobilização

Se os malfeitores «tudo» tinham a ganhar com a sua participação nas armadas, já o mesmo não se pode dizer do restante povo que os acompanhava.

Ter de abandonar uma vida (quantas vezes) a custo estabelecida, família, alguns amigos e um qualquer trabalho ou negócio e trocá-los pela participação numa empresa tão longínqua quanto incerta e da qual o regresso não estava de todo garantido, era algo que a maioria desejava evitar.

Nesta participação restava-lhes, porém, uma certeza: a das deploráveis condições que teriam de suportar por alguns meses.

Desde logo, a perspectiva de ter de entrar num barco e enfrentar uma viagem de alguns dias no mar alto bastava para aterrorizar um grande número de pessoas do interior do país que, nalguns casos, nunca haviam sequer visto o oceano.

Depois as condições de alojamento e higiene nos barcos, já de si más para um número reduzido de pessoas, agravavam-se com o transporte de um grande número de soldados e marinheiros⁸⁶.

Por fim, a extrema dureza do serviço prestado nos barcos, particularmente sentida por todos aqueles que eram destacados da vintena para o banco dos remadores, servia para abater o ânimo a muitos homens.

Por estes e outros motivos não é de admirar o grande número de deserções que se verificava entre aqueles que eram mobilizados para servir nos navios.

Relacionado com esta fuga ao serviço nos barcos, encontra-se um grave problema que as autoridades portuguesas desta época tinham de enfrentar. Quando os monarcas mandavam armar galés, em muitos casos

⁸⁵ *Ordenações do Senhor Rey D. Affonso V*, Livro V, tit. CXV, («Da declaração, que El Rey Duarte fez sobre as seguranças geracees dadas a algũs pera hir a Cepta, ou a algum outro lugar»), Coimbra, 1792, pp. 380-382.

⁸⁶ As tripulações dos navios das armadas iam de 60 a 120 homens. Cifra colhida em MARQUES, A. H. de Oliveira — *o.c.*, p. 364.

davam poder a alguns oficiais dos concelhos para que procedessem ao recrutamento dos homens necessários «entreguandoos per conto». Só que, frequentemente, esses oficiais aproveitavam-se da situação e, recebendo «peitas» daqueles que tudo faziam para não ser embarcados, substituíam esses mesmos, que haviam sido arrolados previamente, por outros⁸⁷.

Relativamente ao recrutamento, as populações tinham de enfrentar, frequentes vezes, um grave problema: o dos arrolamentos ilegais efectuados pelos fidalgos, conforme podemos observar na queixa que os procuradores do Porto às cortes de Torres Vedras (1441), dirigem ao rei. Nela requerem (e são atendidos) ao regente D. Pedro que ordene «aos fidalgos que terras teem em nosos termos que nom apurem em elles salvo como senpre foy de costume ataa'qui que se costumava fazer pellos coudees»⁸⁸.

De qualquer modo, os abusos não terminaram. Ainda no início do século XVI, Garcia de Melo, alcaide-mor da vila algarvia de Castro Marim, procedia do mesmo modo na convocatória dos besteiros do Reino, dos quais era anadel-mor⁸⁹.

8 — O embarque

Constrangidos ou não, todos aqueles que integravam os diversos contingentes concelhios ou feudais eram conduzidos, quando chegava a altura apazada, aos locais de embarque anteriormente determinados. Desde a sua partida das terras de origem até ao ponto de embarque, as hostes efectuavam marchas que podiam durar alguns dias. Em todas as épocas as movimentações de exércitos causaram os mais variados problemas, sobretudo se tinham de estacionar em alguma povoação ou

⁸⁷ Pode ver-se um exemplo disto em A.N.T.T., *Chanc. de D. Fernando*, liv. 1, fl. 116 v, publ. nos *Descobrimientos Portugueses*, supl. vol. I, Lisboa, I.N.I.C., 1988, pp. 300-301.

⁸⁸ A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 2, fl. 104 v, publ. por AZEVEDO, Pedro de — *o.c.*, vol. I, pp. 532-533.

⁸⁹ «Garcia de Melo convocava frequentemente os besteiros do Reino para alardos gerais no Algarve, e só permitia que regressassem a casa depois de lhe pagarem peitas. Sabemos mesmo quanto custava a desobriga: um cruzado a cada besteiro (...). Depois de despedir os convocados, preenchia as respectivas vagas com homens seus e «outros de fora» a quem pagava (se pagava) o que muito bem entendia, embolsando por inteiro os salários dos besteiros».

DUARTE, Luís Miguel — *Garcia de Melo em Castro Marim. (A actuação de um alcaide-mor no início do século XVI)*, sep. da «Revista da Faculdade de Letras-História», II Série, vol. V, Porto, 1988, p. 140. Aproveitamos para agradecer ao Dr. Luís Miguel Duarte todas as sugestões que nos forneceu para a elaboração deste trabalho.

suas proximidades. Para além da dificuldade em abastecer um número relativamente elevado de indivíduos sujeitos a esforços consideráveis, as populações dos lugares por onde eles passavam sofriam com os distúrbios e roubos efectuados por gente momentaneamente fora da lei.

Pelo menos desde o século XIV que os povos se queixavam dos abusos cometidos pelos nobres e suas companhias quando, em caso de guerra, pousavam em casas, estalagens, mosteiros, exigindo-lhes dinheiro, roupa, palha, bestas, e outros produtos que achavam necessários ao seu abastecimento⁹⁰. No século seguinte, os reis, através de diversos meios, tentaram obviar a este problema. Em 1436, D. Duarte determina que quaisquer pessoas que em Lisboa embarquem em armadas para Ceuta ou para qualquer outro lugar «vão pousar ao estaa novo que se ora faz no Rossio acerca de Sam Domingos tanto que acabado for»⁹¹.

Em 1472, o Porto insistia, queixando-se a D. Afonso V de todas as complicações que se levantavam quando os fidalgos e a sua gente aí vinham embarcar. Durante a sua estadia aconteciam «desvayrados arroydos e outros muytos males amtre muytos dos seus que de antiiguo trazem homizios e outros que de reixa nova se levamtam», que frequentemente estalavam nas tabernas e mancebias⁹². Para que isto não acontecesse, pediam ao monarca que sancionasse a «hordenação e modo» que o Marquês de Valença pusera em prática aquando do embarque, nesta cidade, de parte da frota para a conquista de Alcacer Ceguer (1456). Quando um fidalgo chegava à cidade davam-lhe «uma pousada» para si e outra para três ou quatro servidores com uma loja onde podia «poer algũa bitalha e cousas que lhe cumpriam pera sua hyda». O restante da sua gente permanecia nas respectivas terras; na véspera da partida das «naas e navios», era chamada para se proceder ao embarque. E «tamto que acheguava cada huum fidalguo mandava logo alojar sua jemte demtro no navyo que lhe era repartido por avitarem os ditos males e damnos e nom andarem vagueiando nem rafiando pella cidade»⁹³.

⁹⁰ «... e que outros vam pousar com alguuns seus amigoos que teem e suas companhias vam pousar pelas ruas com os seus vezinhos contra suas vontades e tomalhis as palhas e as cavaleriças em que teem suas bestas e suas roupas no que elles dizem que recebem por elo grande agravamento».

Corpus Codicum Latinorum et Portugalensium eorum qui in Archivo Municipali Portucalensi aservantur antiquissimorum — Diplomata, Chartae et Inquisitiones, vol. VI, fasc. IV, Porto, Câmara Municipal, 1974, pp. 61-62 (obra que passaremos a citar abreviadamente).

⁹¹ A.H.C.M.L., *Livro 2 de D. Duarte e D. Afonso V*, n.º 10, publ. nos *Descobrimientos Portugueses*, supl ao vol. I, Lisboa, I.N.I.C., 1988, p. 499.

⁹² A.N.T.T., *Além-Douro*, liv. 4, fl. 24.

⁹³ *Ibidem*.

Apesar de todas as vicissitudes do embarque, uma certa emoção apossava-se daqueles que, das janelas de suas casas e dos beirais das portas, assistiam à passagem das tropas a caminho dos barcos, saudando-as e incitando-as.

Em regra geral as tropas partiam dos dois portos mais importantes do Reino: Lisboa e Porto.

Na foz do Douro costumavam embarcar os exércitos provenientes das comarcas de Entre Douro e Minho, Trás-os-Montes e Beira. Os da Estremadura e Alentejo em Lisboa: apenas uma vez (na armada de Alcacer Ceguer, em 1456), a partida da frota do Sul não se efectuou de Lisboa, onde grassava a peste, mas de Setúbal⁹⁴. As tropas algarvias, quando arroladas, embarcavam em Tavira ou em Lagos.

Estes são os pontos de embarque que a documentação mais vezes refere; no entanto, à semelhança do que aconteceu em 1456 na tomada de Alcacer Ceguer, em que se fala das frotas de Lisboa, do Porto e *do Mondego*⁹⁵, é provável que de outros portos do país partissem barcos para integrar estas armadas, que geralmente se concentravam nalgum porto do Algarve (por exemplo Lagos) de onde partiam rumo ao objectivo.

9 — Os barcos

No transporte de exércitos ao tempo tão consideráveis entravam variados tipos de barcos que a custo se conseguiam reunir. Também na preparação das armadas constatamos a participação senão de todo, pelo menos de grande parte do Reino. Para provê-las dos navios necessários ao transporte de tropas, para além do recurso ao estrangeiro, os monarcas recorriam aos armadores particulares, à semelhança do que acontecia com os contingentes concelhios ou feudais. A marinha mercante era indispensável à existência da marinha de guerra. Esta encontrava nela, para além das tripulações, barcos capazes de transportar um número significativo de soldados.

Consoante o tempo previsto para a partida da armada fosse mais ou menos longo, o rei autorizava ou não os mercadores a quem mandara ter os navios prestes para o seu serviço a utilizá-los para negócios mais rápidos. Em 1358, D. Pedro I autoriza os mercadores do Porto que tinham

⁹⁴ PINA, Rui de — *Chronica do Senhor Rey D. Affonso V*, Porto, Lello e Irmão, 1977, p. 775.

⁹⁵ Idem. *Ibidem*.

navios «prestes» para o seu serviço, «e que duvidavam d'hi partir sem meu mandado (...), a hir fazer suas viageens»⁹⁶.

Por seu lado, «a distinção entre navio de guerra e navio de comércio, dependia (...) mais da função ocasional do que da estrutura da nave»⁹⁷.

O navio medieval de guerra era, por excelência, *a galé*. Navio a remos, de rápido poder de manobra, bastante bem armado e equipado, podia usar um mastro móvel onde arvorava (de preferência) vela latina⁹⁸.

A este barco esguio (o comprimento oscilou entre 20 e 50 metros) conhecido em Portugal desde o século XIV, juntavam-se outros navios mais pequenos, também movidos a remos e também com a possibilidade de arvorar velas — *galeotas, fustas*, etc.

Já desde o século XIV as frotas, para além destes navios de guerra, integravam os chamados navios «redondos», usados sobretudo como navios de transporte. Destes barcos à vela, as armadas de Quatrocentos usavam principalmente as *naus* (cuja generalização em Portugal proveio dos contactos com as armadas castelhanas e aragonesas⁹⁹, as *caravelas* e os *barinéis*. Além dos navios que transportavam soldados, há também referências aos «navios do biscoito» e de transporte de animais (cavalos, por exemplo) e nos quais a tripulação era mínima.

10 — A partida

Depois de cumpridas todas as etapas referidas, pouco faltava para a largada dos navios dos diversos pontos do País. Imediatamente antes do embarque tomavam-se as últimas providências. Se o rei acompanhava a frota, deixava um certo número de disposições para o governo do Reino

⁹⁶ «... porque avendo esses mercadores de seguir suas viageens com essas naves partiriam dessa cidade gram parte de companhia que hi he conpridoira para deffendimento quando comprisse, e que os ditos mercadores duvidarom d'hi partir sem meu mandado (...) lhes dissestes [concelho e homens bons do Porto] da minha parte que estevessem prestes para meu serviço no dito logo e entendi todo o que me sobr'elo dizer emviastes. E vos leixai hir fazer suas viageens e nom pohnades sobr'elo embargo a esses que assy som obrigados a essas naves». *Corpus Codicum...*, vol. VI, fasc. IV, p. 65.

⁹⁷ SILVA, Maria Fernanda Espinosa Gomes da — «Marinha de Guerra», in *Dicionário de História de Portugal*, dir de Joel Serrão, vol IV, Porto, Figueirinhas, 1984, p. 190.

⁹⁸ V. o trabalho de Luís Miguel Duarte e José Augusto P. de Sotto Mayor Pizarro citado na nota 75 e a bibliografia aí aduzida.

Vejam-se também as belas páginas escritas sobre este assunto por OLIVEIRA, Fernão de — *o.c.*, pp. 65-68.

⁹⁹ SILVA, Maria Fernanda Espinosa Gomes da — *o.c.*, p. 191.

durante a sua ausência. É sabido que quando embarcou para Ceuta, em 1415, D. João I deixou «encarrego d'alguns rigimentos dos nosos reinos ao bispo Dom Gill Alma (...) e ao doutor Belleauga», de carácter económico, administrativo e judicial¹⁰⁰.

Muitos fidalgos tomavam providências semelhantes; alguns faziam testamento. É célebre o que o infante D. Fernando deixou quando partiu para a expedição de 1437, da qual não regressaria¹⁰¹.

Rui de Melo, quando partiu na armada de Arzila (1471) obteve do rei a garantia de que, falecendo na empresa, o «seu» castelo de Olivença passaria para a posse de «huum dos seus jenros¹⁰²».

A concentração de um tão elevado número de embarcações nos diversos portos proporcionava um quadro sugestivo: alguns barcos estariam porventura acostados junto às margens, nos poucos locais onde tal se podia fazer. A maioria encontrava-se certamente próximo de terra mas um pouco mais afastada das margens, e ligada entre si por intermédio de pranchas.

Quando chegavam ao porto onde a frota se encontrava, os soldados eram embarcados em batéis que os conduziam ao navio que os iria transportar até ao objectivo.

Na véspera da partida, ao anoitecer, um capelão percorria os diversos navios apinhados de combatentes, dando-lhes um último alento, enquanto as tripulações dos barcos efectuavam uma derradeira vistoria ao equipamento, verificando todos os aparelhos, e alguns mesteirais, carpinteiros e calafates, se afadigavam, fazendo reparações de última hora.

Na manhã do dia da partida os capitães da armada e fidalgos que nela iam, bem como outros que permaneciam no Reino, participavam no último acto que decorria em terra: a solene cerimónia religiosa que despedia a frota. Para a descrever, passemos a palavra a Rui de Pina.

«Aos dezasete dias d'Agosto do anno de Nosso Senhor Jesus Christo de mil quatrocentos trinta e sete, foy El Rey e os Ifantes e toda a outra nobre gente da Corte, ouvyr Missa muy solepne, aa See = e como foy acabada, o Bispo d'Evora, Dom Álvaro d'Abreu, assy revestido em Pontifical como a disse = e El Rey e os Ifantes sayrom da See, em muy devota procissam = e o Bispo levava a Bulla de Cruzadas nas mãos, e

¹⁰⁰ A.N.T.T., *Chanc. de D. João I*, liv. 5, fl. 107, publ. por AZEVEDO, Pedro de — *o.c.*, vol. 1, pp. 456-457.

¹⁰¹ A.N.T.T., *Gaveta.16*, maço 2, n.º 13, publ. (entre outros) nos *Monumenta Henricina*, vol. VI, Coimbra, 1964, pp. 108-132.

¹⁰² A.N.T.T., *Chanc. de D. Afonso V*, liv. 7, fl. 39 v, publ. nos *Monumenta Henricina*, vol. XV, Coimbra, 1974, p. 19.

diante d'elle, hum Cavalleiro armado, com a bandeira de Christus, e foy assy todo levado atee a Nao Capitoa que estava devante a Cidade, honde ficou entregue ao Ifante D. Anrrique. E, depois de muytas orações se dizerem e se fazer absoluçom plenaria, se volveo a procissam¹⁰³».

Nas diversas embarcações recolhiam-se os fidalgos, que nesse dia trajavam as suas melhores vestes, e eram acompanhados por suas librés e pendões, que também engalanavam os navios.

De todos eles, no entanto, o mais enfeitado era, sem sombra de dúvida, o «navio almirante» da expedição, a referida «nau capitoa». Para além da bandeira do comandante (no caso citado o Infante Navegador), era nela que ia a bandeira do rei de Portugal, e a «Bandeira de Christus em nome da Cruzada». A acompanhar o exército iam ainda a imagem de St.^a Maria e a imagem do Condestável D. Nuno Álvares Pereira, bem assim como «o Vulto d'El Rey Dom Joham», para além de outras relíquias, como «ho lenho de Vera Cruz».

Tudo estava a postos para a partida.

Quando chegasse a maré propícia, o navio almirante desfraldava as velas e ao som de trombetas (necessárias também «pera nos navios mostrar aparato de guerra, com terror dos contrayros, e alegria dos nossos¹⁰⁴»), punha-se em marcha, no que era logo imitado por todos os outros.

O espectáculo proporcionado pelos navios navegando com as velas desfraldadas e o colorido movimentado de todas as bandeiras e enfeites ao vento, a música das trombetas e o rufar dos tambores, entremeados com o silvo característico dos apitos dos pilotos dirigindo as difíceis manobras, permanecia decerto durante muito tempo na memória de todos aqueles que a ele assistiam.

Conforme as velas dos barcos desapareciam no horizonte, crescia a sensação de insegurança para todos aqueles que permaneciam. Com a partida de cerca de 30 mil homens (como foi o caso da armada de Arzila), entre os quais se contavam os melhores combatentes, o Reino ficava extremamente desprotegido.

As populações ficavam sujeitas a grande tensão, tendo consciência da sua vulnerabilidade. O único local onde encontravam conforto de espírito era a Igreja. Rezavam-se missas de protecção para os que iam, mas também para os que ficavam. Enchiam-se igrejas e capelas de luminárias em intenção dos familiares mobilizados... Temiam-se os inimigos.

¹⁰³ PINA, Rui de — *Chronica do Senhor Rey D. Duarte*, Porto, Lello e Irmão, 1977, p. 537.

¹⁰⁴ OLIVEIRA, Fernão de — *o.c.*, p. 73.

Seguindo as instruções do rei, aumentava-se a vigilância rondando-se os muros das localidades de forma mais cuidada que de costume; e numa sessão da câmara do Porto, entre outros assuntos tratados, o medo perpassa na ordenação que se tomou segundo a qual se deviam «çarrar portas e postygos ataa vinda da gente que ora vay¹⁰⁵».

11 — Conclusão

Desde que o rei toma a decisão de organizar uma armada, dos debates e conselhos sobre o objectivo a atacar, até à partida dos barcos, há um grande número de problemas, por vezes muito delicados, que é necessário resolver.

O fretamento de navios, o recrutamento de soldados e o seu abastecimento encontram-se entre os principais.

A resolução de todos eles contribui para devolver a confiança ao soldado para quem começava uma outra aventura, quando de noite, da amurada do seu barco via uma cidade como Ceuta na qual os mouros «tamto que viram a frota acerqua de seus muros, emcheram todas suas janellas e freestas de camdeas, por mostrarem que eram muitos mais do que os christaaos presomiam (...). E assy polla gramdeza da cidade como por seer de todallas partes tam allumeada, era muy fremosa de veer¹⁰⁶».

¹⁰⁵ Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto, *Vereações*, liv. 4, fl. 86 v.

¹⁰⁶ ZURARA, Gomes Eanes de — *o.c.* (cap. LXV), vol. II, p. 147.

