

Abel dos Santos Cruz

Universidade Portucalense Infante D. Henrique

A Guerra naval no «Mediterrâneo Atlântico» (1415-1437): relatos do corso português no texto literário de Gomes Eanes de Zurara

Resumo

Em 1415, João I conquistou a praça norte-africana de Ceuta. Decidida a manutenção da cidade, com a permanência de um exército de cerca de 2.500 homens, foi necessário armar um conjunto de navios destinados à defesa da fortaleza –uma marinha de guerra–, à substituição do contingente militar e ao abastecimento do presídio.

O texto expõe a evolução do corso português no «Mediterrâneo Atlântico», sob o governo de D. Pedro de Meneses. Sublinha-se a importância do saque e faz-se a história dos nautas na organização dos confrontos e dos tipos de embarcações utilizadas.

Abstract

During the year of 1415, the North-African fortress of Ceuta was conquered by João I. Once was decided the control of the city by a military force of about 2.500 men, it was necessary to prepare and arm a fleet of battle ships –a war navy–, to substitute the military contingent and to protect and supply the fortress.

The text shows the evolution of the Portuguese privateer in the «Atlantic Mediterranean», under the command of D. Pedro de Meneses. We emphasize the importance of the sack and relate the stories of the sailors in the organization of the confrontations as well as the types of ships used.

A tomada de Ceuta provocou um enorme desgosto e amplo reflexo no mundo islâmico, como imediatas repercussões na navegação mediterrânica. A par de Tetuão, a geografia da cidade favorecia-a com o epíteto de “... *chave*

*do mar Medio Terreno ...*¹, “... *clavis Affrorum partium erat ...*”², ainda “... *portus et clavis est tocius Africe ...*”³, mas também importante base marítima da pirataria norte-magrebina, onde se podia contemplar uma inusitada actividade comercial. A ocupação da fortaleza alterou irremediavelmente esta vicissitude. Em definitivo, Ceuta converteu-se num centro de operações, de carácter agressivo, um couto privado de navios lusitanos.

Estava reservado a D. Pedro a difícil missão de defender o presídio. Para isso, não bastava combater o Infiel em terra. Havia que manter a tropa ocupada na guerra naval. D. Pedro sabia-o. Resolveu, assim, mandá-lo saltar no Mediterrâneo. Mas, os barcos de que dispunha (duas galés, às ordens de Mice Itam ou Micer Tom, irmão do almirante) não garantiam o sucesso que se pretendia, ou como diz Zurara “... *não achamos cousa notavell que fezessem*”⁴. Embarcações de menor porte e mais fáceis de manobrar, eram as ideais para correrem as águas do Mediterrâneo, patrulharem o Estreito e manterem abertas as comunicações com o Atlântico. Navios menores, quanto ligeiros, mais aptos para o serviço de vigilância e incursões ao longo da costa.

D. Pedro mandou então construir uma fusta, baptizada de ‘Santiago Pé de Prata’, de dez bancos de remos como de velas, e entregou o comando a Afonso Garcia de Queirós, fidalgo “... *esforçado e muy husado na guerra dos mouros ...*”, que aprendeu a odiar o inimigo, fruto das sevícias que recebeu ao tempo do seu cativo.

Na primeira viagem que conduziu, o corsário interceptou um cárvao⁵ muçulmano (junto à ilha de Caliz) que navegava de Alcácer para Granada. “*Mais husados no trauto da mercadoria que no exercício das armas ...*”, os catorze mouros que mareavam o navio – “... *cruzarão suas mãos em synal de vençimento ...*” – foram aprisionados, assim como o carregamento de trigo, cevada, legumes e seis montadas⁶.

¹ ZURARA, Gomes Eanes de – *Crónica do Conde D. Pedro de Meneses*. Edição e estudo de Maria Teresa Brocardo. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian ; Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica. 1997. Cap. 46, p. 369.

² NASCIMENTO, Aires do – *Livro de Arautos. De Ministerio Armorum, Script. anno MCCCCXVI ms. lat. 28, J. Rylands Library (Manchester)*. Lisboa : [s.n.], 1977. p. 263.

³ WITTE, Charles-Martial de – *Les bulles pontificales et l'expansion portugaise au XV^e siècle*. Louvain : [s.n.], 1958. Sep. de: *Revue d'Historique Ecclésiastique*, 48 (1953), 49 (1956), 53 (1958). Expressão proferida pelo Dr. Gil Martins, no concílio de Constança em 1416, quando lhe foi confiada a missão de informar o Papa da conquista de Ceuta.

⁴ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 31, p. 303.

⁵ Segundo o comandante FONSECA, Quirino da – *Os Navios do Infante D. Henrique*. Lisboa : Comissão Executiva das Comemorações do Quinto Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1958. p. 44-45, trata-se de uma “... *embarcação de mouros que frequentava as costas orientais do Mediterrâneo ...* – que empregaria – *velame latino, com um ou dois mastros ... destinando-se ao tráfico mercantil ...*”. PICO, Maria Alexandra Tavares Carbonell – *A terminologia Naval Portuguesa anterior a 1460*. Lisboa: Sociedade de Língua Portuguesa, 1963. p. 86, admite ser um navio de origem marroquina.

⁶ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 31, p. 304.

Com efeito, constituiu-se um início auspicioso para o patrão da fusta, que não tardou a dar caça a outro navio, avistado sobre o ‘quarto da alva’, na zona do Fornilho, junto ao lugar de Almarça. Era uma albetocha⁷ que navegava de Tânger para Málaga. Afonso Garcia seguiu no seu encaço até a alcançar já perto de terra e sem a tripulação que, entretanto, saltara (em segurança de morte ou de cativo) pela amurada e se escapulira terra adentro. Da acostagem, acharam-se duas mulheres – que revelaram tratar-se de um navio ‘malaguenho’, a viagem que seguiam e o respectivo senhorio –, panos de ouro, seda e roupa talhada, que ascendia a dez mil coroas⁸.

Em Ceuta, onde se deteve durante algum tempo, Afonso Garcia foi informado do ancoradouro de um navio em ‘abra’ de Gibraltar. Renovada a comitiva, o patrão da fusta, deixou a praça (à noite) e foi jazer além de Algeciras e daí a torre de *Garcia Samarra*, onde facilmente espiava os movimentos da barca, que se situava fora do arrife. Cedo, o corsário se deu conta do que enfrentava. Como bom capitão e experimentado na guerra, lançou um discurso aos seus homens, instruindo-os para o combate logo que chegassem à embarcação. À noite, aproximou-se silenciosamente do inimigo e foi ‘aferrar’ no meio do lenho. Fora, pode dizer-se, um ‘despertar’ súbito; em oposição, o confronto teve tanto de demorado (cerca de uma hora) como de feroz, sendo de referir o matraquear de pedras que caíam sobre a tropa lusa, de que houve a lamentar a morte de Paio Gonçalves, escudeiro da casa de D. Pedro de Meneses, o ferimento de um biscainho (com duas costelas partidas) e o próprio Afonso Garcia houve “... açaz de feridas por seu corpo ... mas nunca perdeu semblante de bõo capitão ...”. Apesar de difícil, foi possível aos marinheiros portugueses assaltarem a barca e apresá-la com vinte e quatro infieis (outros se lançaram à água, escapando ao resgate que se adivinhava) e um espólio de grande valor: especialmente seda fina, roupa talhada, moedas de ouro e prata e grande quantidade de fruta, a servir de lastro na viagem para Anafé, aonde o navio se dirigia a buscar um carregamento de trigo com destino a Gibraltar, que era ‘minguada’⁹. Depois do recontro, surgiram em Ceuta, onde foram recebidos em apoteose.

A ‘Santiago Pé de Prata’ e outros navios que se construíram (além dos capturados) desempenhavam um papel fundamental no processo de defesa da cidade norte-africana, como da própria navegação no Mediterrâneo Ocidental e Atlântico. Tinham por missão manter livres as comunicações entre os dois mares, de forma a assegurar o abastecimento da praça, ao mesmo tempo que se dedicavam a infligir ataques aos seguidores do Islão. Mas a estes actos, respondiam também os mouros com extrema violência.

⁷ Como se depreende em PICO – *A terminologia Naval Portuguesa* ... p. 25, era uma embarcação que devido às suas reduzidas dimensões, servia para curtas viagens, “sobretudo quando se tratava da partir a ocultas do inimigo”.

⁸ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... cap. 32, p. 311.

⁹ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... cap. 33, p. 309.

Uma vez (1417) surgiu em Ceuta, ante-manhã, onde se acaba o muro de Almina – numa cala –, da parte do Levante, o corsário mouro Esnarigado, com três fustas de quinze, treze e doze bancos, fazendo prisioneiros alguns escutas cristãos que imprudentemente saíram a pescar¹⁰. Ainda se ouviu um grito de alerta, a que acudiu a cavalo Fernão Barreto, alguns escudeiros e besteiros, contudo as embarcações eram “... *jaa largas da terra e estavã a remo levado sobre a pomta ...*”. D. Pedro acorreu também ao chamamento, dirigindo-se à porta de Almina, de onde era possível ver os lenhos “... *de parte de Barbaçote ...*”. Pela mesma ocasião, Diogo Vasques de Portocarreiro, fidalgo algarvio, ofereceu-se para ir no encalço do beligerante. No conciliábulo com D. Pedro, o capitão dirigiu-lhe o seguinte pedido:

“*Como fora bõ se poderais trigosam?te armar vosso bragamty m pera empachardes estas fustas ata que se armẽ outros navios maiores*”¹¹. Porque era homem “... *bem destro naquelle mester ...*” e porque “... *abastava-lhe o coração pera fazer qualquer cousa trabalhosa por muito perigosa que fosse ...*”, não se demorou a partir. Pelo inegável interesse de que se reveste a informação para a própria história, acrescenta-se o discurso de D. Pedro: “... *vogae a elles e tanto que fordes açerca delles day-lhe a poupa e rreconhecee o bragamty m do remo e tyrae-lhe com o trõ e com has beestas e se vyrdes que ho vosso bragamty m he mais leve de remo que algũa dellas amday sempre a par das fustas empachando-as por se nõ hyrem e eu hyrey etanto fazer armar as outras*”¹².

Cumpridas, quanto possível, as determinações do fronteiro e reorganizado tão diligentemente o socorro, a perseguição foi desencadeada através de duas fustas¹³, onde seguiram Fernão Gonçalves de Arca e Martim de Castro, acompanhada de uma terceira embarcação de Mice Martim de Pomar, fidalgo da casa de Aragão. Outros combatentes armaram os seus navios e associaram-se ao acossamento: Mice João de Sala-Nova e João da Veiga, além de quatro barcas pequenas pilotadas por besteiros. Enquanto isso, Diogo Vasques andava no mar a ‘empachar’ os contrários, uma vez chegando-se a eles e outra vez lhes fugindo.

¹⁰ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 41, p. 346.

¹¹ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 41, p. 348.

¹² ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 41, p. 348.

¹³ De que era proprietário João Pereira. Julgamos tratar-se do escudeiro-fidalgo da casa do infante D. Pedro, tesoureiro da Sé de Coimbra, cujo *curriculum* militar em Marrocos se pode resumir: Tomou parte na conquista de Ceuta. Foi ferido na praça (1415) no pescoço por uma azagaia, resultando daí uma deficiência na fala. Acompanhou o conde D. Pedro no ataque ao Vale de Bulhões, Vale do Castelejo (8 de Fevereiro de 1416), Cayde Carream e Benaberdão. Enfrentou o corsário Esnarigado junto a Almina e como “... *homem especial em feito d’armas ...*” senhoreou duas fustas na guerra de corso durante 1417 contra Málaga e Tânger. Combateu durante esse ano, em Ceuta, os mouros de Arzila, Tânger e serra de Mazmuda. No cometimento à serra da Ximeira perdeu o cavalo. Combateu (14 de Junho de 1417) nas imediações de Ceuta os mouros da terra de Gazula e tomou parte activa (9 de Dezembro) no cometimento a Albergal e Agua de Ramel. Destacou-se no mar em Ponta do Carneiro (1418). Participou, contra a vontade do conde, numa expedição ao Vale de Negrão em 1419. Encontrava-se ainda em Ceuta a 13 de Agosto de 1419 quando os infiéis auxiliados pelo rei mouro de Granada cercaram a praça pelo espaço de cinco dias. Cf. ZURARA, Gomes Eanes – *Crónica da tomada de Ceuta por El-Rei D. João I*. Edição literária de Francisco Maria Esteves Pereira. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1915. Cap. 50, p. 152-154; ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* caps. 15, 24, 26, 38, 41-42, 44-45, 47, 50, 55, 60 e 66, p. 51-55, 78-83, 87-92, 126-130, 137-146, 148-155, 160, 165-169, 184-186, 207-210, 225-229.

No decurso da campanha assistiu-se a uma ofensiva muçulmana sobre duas barcas cristãs que pescavam na zona, contra o canal. Uma pode refugiar-se em terra, a outra veio a encalhar num penedo, não conhecendo pior sorte pela rápida intervenção de alguns cavaleiros que se apressaram a acudir.

Com o firme propósito de pôr termo ao conflito, D. Pedro fez chegar um comunicado às tropas:

“Ora aqy nom compre tardança, vos Joham Pereira e Mose Joham de Salla Nova, emvesti a fusta mayor e vãa comvosco duas barcas que amdam a rrecoso e vos ajud^o como comprir. Mose Martym vaa a emvestir a outra fusta per outra bamda ou lhe tyrem de traves; e Diogo Vazquez emvsta a outra que he a mais pequena. E de tanto vos avisae que todos emvstaes juntamente”¹⁴.

A determinação do conde – enfrentar o adversário com disciplina e organização e a recomendação de um ataque conjunto – prendia-se com a circunstância de conhecer (em profundidade) as manhas do contendor e reconhecer-lhe arte e engenho para este tipo de cometimento, que poderia resultar em perda de vidas humanas. Avisados para o perigo, Diogo Vasques, que viera ao almazém para se abastecer de pólvora e entregar um ferido, navegou no encalço do inimigo, que se havia lançado numa angra, junto ao castelo de Metene. Voluntariamente inquietos, como a crónica sugere, a chegada de reforços cristãos, persuadiu o adversário a ‘abandonar’ o navio e a lançar-se em terra, não se livrando de uma enorme repreensão de Esnarigado que – enquanto se abrigava no rio de Benamadem, através do qual pode fugir – ‘rugia’ “... *per tall guisa ... que estevesse quedos e que não temessè os cristãos, caa homès heram como elles ...*”. Seja como for, ainda trespassaram (em terra firme) os corpos daqueles escutas que apresaram em Almina. Um final de morte, só ‘atenuado’ (se tal é legítimo escrever-se) com a captura de duas fustas, que se converteram em recursos materiais nas contendas que contra o infiel continuaram a sustentar no Mediterrâneo¹⁵.

Assim se passou. D. Pedro não as queria desocupadas. Ao invés, numa assembleia de principais, deu instruções para novas manobras, entregando o comando a ‘homens de grande esforço e ardimento’¹⁶, no sentido de se encaminharem ao porto de Málaga “... *de lomgo pella costa ate o Cabo de Gata, e dahy ... a vollta da Berberia ...*”, no qual pudessem fustigar os eternos rivais. Apressou-se João Martins a rumar sobre o monte de Gibraltar, onde deu pelega a um cávaro muçulmano que andava a ‘tráfego de mercadoria’, capturando-o juntamente

¹⁴ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 41, p. 350.

¹⁵ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 41, p. 344-351.

¹⁶ Valerá a pena enumerá-los: Bento Sanches (bergantim, do Conde D. Pedro), Diogo Vasques de Porto Carreiro (bergantim), Gonçalo Vasques de Ferreira (fusta, outrora muçulmana), João da Veiga (proprietário de uma fusta), João Martins (barinel), João Pereira (havia o senhorio de duas fustas), Lourenço Anes de Pádua (barinel), Martim de Castro.

com quinze mouros que iam a bordo¹⁷. Ao anoitecer, sucedeu a partida da outra gente. E, seguindo o caminho de Málaga, cruzaram com outro cáravo que se dirigia para aquele porto, carregado de louça. Adivinha-se o desfecho. O curso português lançou-se a perseguir o navio, o que provocou o seu encalhamento. Resultado: outra embarcação e outra carga capturadas. Fora um dia feliz para a armada lusa, como para a Cristandade, em particular as galés venezianas da carreira da Flandres, que “... *ouverão muito prazer* ...” da guerra santa que João I empreendera contra o infiel – tornando mais segura aquela rota comercial – e, portanto, não se coibindo de “... *muita cortesy a os capitães das fustas* ...”¹⁸.

Do que se expôs até ao momento, pode concluir-se que Ceuta se converteu num importante centro de actividade corsária. Ainda que, de início, se contrariasse o tráfego muçulmano entre um e outro lado do Estreito, com o aumento dos recursos navais, ampliou-se o raio de acção pela costa do Levante, seguido de incursões contra Salé e Larache, na costa Poente.

Foi então que um mouro cativo, sob promessa de alforria, deu novas ao conde sobre a povoação de Tagacete. Diogo Vasques e Fernão Guterres, escudeiro, partiram nos bergantins “... *provar aquella salto* ...”. Mas, porque o “... *vento hera escasso, ora se ajudavão dos rremos, ora das vellas* ...”, foi-lhes necessário amanhecer distante quatro léguas do assalto, junto a Targa, com o que acertaram negociar alguns resgates. No regresso a Ceuta, seguiu-se o apressamento de duzentas e vinte e sete peças de pano numa aldeia costeira e um pequeno combate entre dois homens de Diogo Vasques, de que resultou a morte de um mouro, com um virotão, e um ferimento num braço de um cristão “... *peroo sem perigo nè allejão*”. Ainda antes do regresso a Ceuta, acometeram outra aldeia, de onde trouxeram treze vacas¹⁹.

Ceuta era, como já se deu nota, um local privilegiado, onde “... *quaesquer navios que se armavão contra os ymfies vinham ally fazer devisa*”²⁰. Ora, aconteceu que em 1417 surgiu na cidade João Requelme, natural de Cartagena, com uma galiota ‘bem armada’, solicitando a D. Pedro um navio, que lhe fizesse ‘*conserva*’. Sob a protecção de Diogo Vasques, rumaram a Aljafares, seguindo a costa de longo, lugar em que sabiam haver algumas fustas. À saída, avistaram um bergantim que julgavam ser um navio inimigo. Mas, afinal, tratava-se de uma embarcação cristã, à qual deram salva, passando depois às ilhas Alfabiba, onde permaneceram três dias. Na sequência de um período de certa acalmia, a actividade corsária reacendeu-se. Fizeram-se, de novo, ao mar em direcção ao cabo de Farconim, onde esbulharam panos que jaziam a curar na praia. Dali marearam a ‘costa de longo’, até avistarem um cáravo ‘largo ao mar’, prove-

¹⁷ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... cap. 42, p. 353.

¹⁸ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... cap. 42, p. 355.

¹⁹ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... cap. 43, p. 357-358.

²⁰ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... cap. 46, p. 369.

niente de Cadelez, que foi saqueado com catorze mouros e outra boa mercadoria. Seguiu-se uma nova investida contra outro bergantim, que se deu pressa em fugir (para terra), como a encalhar. Nessa sucessão, um mouro e uma moura com uma filha pequena foram recolhidos, assim como o navio e a respectiva fazenda. Para concluir a triunfal incursão, desferiram um ataque vitorioso sobre o cávavo que protegia aquele bergantim, de que resultou o roubo da mercadoria e o cativo de seis mouros. A expedição saldou-se num saque de grandes proporções que foi vendido em Tunes. De seguida, decidiram partir com leme de Alicante e daí, trouxeram a costa de longo até Gibraltar. Em Bolox, João Requelme tomou o soldo que o anti-papa apregoara²¹.

Esta experiência conjunta (de navios portugueses e fustas de Cartagena) dava outra dimensão ao corso. A ‘internacionalização’ desta actividade fizeram de Ceuta um ponto de encontro de aventureiros cristãos (de origem diversa) que actuavam com os corsários portugueses.

Ainda nesse ano (presume-se que em finais do mês de Agosto), Benito Fernandez, patrão de uma barca de Micer João de Sala-Nova, foi instruído por D. Pedro para tomar um salto junto a uma cala, entre Targa e Tetuão, conhecida por *Ninho da Águia*. A missão do marinheiro, passava por resgatar cativos mouros daquela comarca e, como de costume, feitos de mar. Na fala que teve com o inimigo, “... começaram suas avemças, ate que ficarão ? acordo e dia assynado ate que tornasse cõ hos catyvos”. De regresso a Ceuta, topou com duas zavras²² de pescadores, que vogarão a terra e os cristãos no seu enalço, dando-se início a um duro combate em que se arremessavam bestas de um e outro lado, de que resultou um cristão ferido com um virotão, contra os vinte e quatro infieis, além da morte de sete mouros²³.

A promessa de incrementar o acossamento de navios muçulmanos não diminuiu. Antes pelo contrário. Sempre que informado da presença de um lenho, D. Pedro movia-lhe uma intensa perseguição. Ora ao ter notícia de uma embarcação em Tânger, aparelhou uma galeota e dois bergantins, que se fizeram ao mar naquela noite. E “... jazêdo é mea broa do mar em rroda ...” viram um cávavo que vinha contra Gibraltar e seguia a Tânger e, sem muita contradição, foi roubado com dezasseis mouros e trigo de Málaga²⁴. Pela mesma altura, pôs-se na esteira daquela embarcação, armando um navio português e um lenho de Pero Palau, genovês, que andaram “... de largo no porto, em guar-

²¹ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... cap. 46, p. 369-371. Veja-se, também, LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, José Enrique – Granada y la Expansión Portuguesa en el Magreb Extremo. *Historia. Instituciones. Documentos*. Sevilla : Departamento de Historia Medieval y Ciencias y Técnicas Historiográficas ; Universidad de Sevilla. N.º 25 (1998), p. 354.

²² Sobre este tipo de navio, veja-se PICO – *A terminologia Naval Portuguesa* ... p. 180-183.

²³ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... cap. 48, p. 378-379.

²⁴ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... cap. 49, p. 380-381.

da, *omde jouverão assy ate açerca da menhã*”. E porque não foi vista, se decidiu o genovês seguir o destino de Tarifa e, na extensão da noite, de regresso a Ceuta, capturou cinco mouros de um cáраво, que se afundou com o trigo que transportava²⁵.

Estas presas representavam um rude golpe para o comércio muçulmano. Não só privavam os portos de se abastecerem, como produziam um clima de medo na navegação.

A passagem que se segue merece, igualmente, a nossa atenção. E foi assim que num dia de Outubro de 1418 sobreveio no Mediterrâneo:

*“... tamta e tam gramde tormẽta em hũa noite que llamçou ho mar fora quebrada hũa galiota e hũ bragamtyt ... hũa barca gramde de trinta toneis e duas pequenas, todas do comde, e dos moradores da cidade quebrarão XIII barcas e quebrou hũa grande naao de hũ marcador do Porto. E hũa barca de Viana que vinha pera este rreyno de Portugall quebrou hũa legoa d’Alcaçer comtra Çepta omde morreram dez pessoas amtre homẽs e molheres ... E perdeo-se açerca de Taryfã hũa galleota de Cartagena em que morrerã LX homẽs mançebos e vallemtes ... e escapou hũa fusta daquella mesma villa que lhe nõ quebrou senã a bamda de hũ cabo e ho job da proa. Em Gibraltar se perderã quatro carevos gramdes e muytas zavras e muitas barchas pequenas e sete barcas de Castella que estavã carregadas. Ê Mallaga quebrou hũa galleota bastarda e nos portos de Castella ê Samty Petry e em Callez se perderã muitas barcas que estavã carregadas pera Berberia. De Tamgere quebrou hũa galleota e hũ bragamtyt que avia de hir com mercadoria pera Mallaga omde morrerão XXVII mouros e quebraram treze barcas de castellãos ...”*²⁶.

No ano seguinte, armaram-se algumas fustas em Ceuta, com prisioneiros mouros, que iam a resgate de Afonso Munhoz. Foram lançar âncora entre Larache e Mamora – ilha de Fadela – usada para fazer aguada. No entanto, o mau tempo pôs em perigo uma fusta de D. Pedro de Meneses (com cinquenta e três remeiros), que não ia devidamente equipada, como separou outros navios: uma galeota, um bergantim do conde e a de um Lourenço, escudeiro, surgiram em Tavira; a galeota de João de Barroso, um bergantim do capitão e o de Pero Ximenez, abrigaram-se numa pequena ilha (Jazira), acerca de Salé, daí resultando a captura de dez mouras num caminho que vai para Anafé²⁷. Estes, subiram depois (três léguas pelo sertão) o rio de Mamora para assaltar um aduar, habitado por quarenta ou cinquenta vizinhos. Pelo caminho cruzaram com uma zavra que passava a Salé, carregada de cevada e cera, que não se coibiu de ‘sacri-

²⁵ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... cap. 49, p. 381.

²⁶ Este excerto ilustra o elevado número de navios que se perderam naquela tempestade. É um documento bem revelador dos prejuízos que causou à marinha de um e outro *Credo*. A longa lista constituiu-se uma fonte importante, ao identificar os navios que naufragaram, a sua proveniência e destino e a natureza da carga. São de assinalar do lado português uma galeota, um bergantim, uma barca grande (trinta toneis), além de duas pequenas do conde D. Pedro, treze barcas dos moradores de Ceuta, uma nau de um mercador do Porto e uma barca de Viana do Castelo. ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... cap. 52, p. 393-394.

²⁷ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... cap. 53, p. 401.

ficar' a própria embarcação e o frete que ia a bordo²⁸. No aduar, porque os mouros haviam desertado, o corso luso (em forma de represália) resolveu atear fogo à povoação. Navegaram depois ao cabo Espartel, onde fizeram encalhar um cávaro proveniente de Arzila, com destino a Tânger, apossando-se da sua mercadoria. Novo recontro, agora com duas velas que partiram de Tânger, levando embaixadores do rei de Granada com as suas montadas. Houve lugar a um combate intenso e violento, em que morreu um escudeiro de João Barroso, sem o respectivo apresamento do inimigo, que escapou durante a noite²⁹.

Entretanto, corria a notícia de um ataque maciço a Ceuta. E como “... *por guerrear aos ymfies – D. Pedro – trazia sempre seus navios aparelhados ... casy cada somana avia presa grande ou pequena ...*” mostrou-se mais avisado para o assédio e, bem assim, os vasos de guerra que patrulhavam a área. Nessa sequência foi informado, a partir de Tarifa, que um lenho de Alcácer chegara a Gibraltar para recolher mensageiros e que dois cárvos transportavam bestas e outro armamento para o rei de Fez. Não tardou a armar um navio (que lhe pertencia) e outro de João Pereira e instruir os respectivos capitães, Diogo Vasques de Portocarreiro e Lourenço Anes de Pádua, para os perseguirem, fazendo-se acompanhar de Mice Martim, capitão de uma fusta. Acertada a estratégia, Diogo Vasques vogou a um cávaro, cortando-lhe as palomeiras, e apresou-o com três azémolas, dez podengos, sardinha e passa³⁰. Depois deste feito, lançaram-se à ponta do Carneiro (junto a Gibraltar), de onde foi possível ‘espreitar’ duas velas pela ‘coxia’ do monte. A partir daí, aproximaram-se silenciosamente de um cávaro que “... *jazia bẽ ...*” sob a torre da couraça. Do alto da muralha, “... *cuydaram que hera o lenho ...*” de Alcácer e, logo, um mouro gritou “... *agomer, agomer ...*”, i. é, arrais! arrais! Pura ilusão ... Sem manifestar qualquer movimento (porque ninguém falava aravia), a sentinela muçulmana rapidamente deu o sinal de alerta, mas não a tempo de evitar a captura do cávaro, com muita roupa, panos em peça, jóias muçulmanas, cordas de Esparto e Málaga e grande soma de chumbo que trazia por lastro³¹.

Algo paradoxal foi o rebate na zona de Marbella, entre o navio de Diogo Vasques de Portocarreiro e um grande cávaro muçulmano, que vinha de Málaga. E absurdo porque andaram “... *de sol saydo ate meo dia ...*” numa acesa peleja, “... *que não teverão – os cristãos – soomente hũ escudo de que se aproveitar, ante tomavã as escotilhas que punham ante sy as quaes per semelhamte foram quebradas ...*”³², até se cansarem e, cada um, seguir o seu caminho.

²⁸ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 53, p. 402.

²⁹ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 53, p. 403.

³⁰ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 55, p. 407.

³¹ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 55, p. 408-409.

³² ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 55, p. 409-410.

Outro aspecto por divulgar é a utilização da marinha no apoio às incursões terrestres. E tanto assim, em Junho de 1419, chegou a Ceuta João Álvares Pereira “... *domde amdava d’armada corremdo a costa ...*”, Nuno de Góis e uma galeota de Cartagena, a tempo de ouvirem a história de uma correria ao vale de Almarça, que *Ele* (jurado de Tarifa) sugeriu a oito almogavares, justamente para “... *tomar allgũa lingoa, como de feito fezerã ...*”, e para a qual era necessária uma intervenção de tropas navais. Definido o plano, – Gonçalo Vasques de Ferreira e os duzentos homens que o acompanhavam (escudeiros, besteiros e peonagem), se colocariam em cima do vale, enquanto João Álvares Pereira e cem peões das fustas se dispunham numa serra, situada contra Alcácer – o recontro não tardou, assim como o espólio: três cavaleiros mouros, três azémo-las, peça de asnos e respectiva carga³³. Mais difícil se mostrou a retirada, valendo o capitão da armada que como “... *vio a gemte como andava bullyda e pareçeo-lhe mall ... acudio com a galle a atallaya que está a fundo de Bulhões e pos hy gemte fora e rrecolheo toda a mayor parte de gête daquella que se amte desordenara ...*”³⁴. Porque a vida dos ‘irmãos’ – em terra – era insustentável e em perigo constante, saíram (em seu auxílio) a afrontar o bando rival, menos submisso, e libertar dos ‘grilhões’ um ou outro companheiro de armas.

Honra ganharam naquele dia as gentes do mar. E que melhor ‘tropa’ para se ter ao lado no auge de uma campanha ...

Em conformidade com o testemunho do cronista, D. Pedro (sempre que julgou necessário) recorreu à marinha com a finalidade de colocar o exército num qualquer salto. E até se compreende o recurso aos homens do mar. A falta de montadas em Ceuta, depois da conquista, é conhecida³⁵, o que restringiu o contingente de guerra em se afastar das imediações da cidade. Uma almogavaria a um território costeiro mais longínquo dependia, de quando em vez, do apoio naval. Por poucos que fossem os navios atracados em Ceuta, temos notícias de como se integraram e participaram activamente no transporte de tropas e no respectivo cometimento.

Mas o mar era um “... *espaço inseguro, de grande conflitualidade, propício a predadores e aventureiros em busca de fortuna ...*”³⁶. Bem se pode dizer que uma barca de Álvaro Pires, mercador, conheceu esse infortúnio um certo dia quan-

³³ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 56, p. 412.

³⁴ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 56, p. 414.

³⁵ Como bem refere FARINHA, António Dias – *Portugal e Marrocos no século XV*. Lisboa : [s.n.], 1990. Dissertação de doutoramento em História apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa. Vol. I, p. 118, “... *só muito lentamente a guarnição de Ceuta pôde dispor dos cavalos indispensáveis para fazer entradas em Marrocos*”. O assunto mereceu a atenção do cronista, ao escrever (na extensão de uma almogavaria) “... *bem he que a principal perda dos christãos foi os cavallos ...*”. ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 45, p. 367.

³⁶ Desenvolve BARROS, Amândio Morais – O Porto contra os corsários. (A expedição de 1469). *Revista da Faculdade de Letras. História*. Porto : Faculdade de Letras. III Série, vol. 1 (2000), p. 15.

do, estante no porto de Ceuta, lhe foi roubada por gente muçulmana³⁷. Sem demora, a notícia chegou a D. Pedro através de «*emculcas*». Informado de que a vela se refugiara em Tagaça, onde carregava mercadoria com destino ao porto de Málaga, armou uma galé e fustas para recuperar o pequeno calado e, ao mesmo tempo, roubar um aduar, sito entre Vélez de la Gomera e a referida povoação. E “... *amdarão a segumda feyra de mar e rroda sobre o lugar e a terça pella menhá foram-no buscar de pomta*”. Porém, um erro do piloto conduziu a frota “... *ẽ dereito de Tagaça ...*” junto à barca que estava “... *de lomgo da terra bẽ acompanhada de mouros, afora outra gemte ... bem armada com peça de besteyros ...*”. O combate foi duro e a defesa muçulmana “... *assy do mar como da terra ...*” não menos valente. Mas a intervenção da galé portuguesa havia de fazer a diferença – sete mouros mortos, cerca de vinte e cinco feridos e o resgate de três infiéis de Benito Fernandez – para grande descontentamento dos mouros que se viram forçados a descarregar a mercadoria em terra, quebrando o navio em pedaços “... *do quall ... teveram llenha que lhes abastou e sua cozinha muitos dias*”³⁸.

Iniciado o mês de Julho, D. Pedro mostrou desejo de queimar e destruir a vila de Larache “... *allfamdega de gramde parte de Berberia ...*”³⁹. Na altura, encontrava-se em Ceuta o comitê do rei de Castela, homem conhecedor daquela parte, através do qual soube poder “... *bem filhar e rroubar ...*” a terra facilmente porque “... *dous pedaços do muro da villa cayrã pouco tempo há e foram llevantados com pedra eõssa, per tall guysa que com pequena força são logo no chãõ*”. Mais animado ainda, encarregou Afonso Martins Caiado, sota-patrão da galeota do conde, de dirigir o assalto, fazendo-se acompanhar de Diogo Vasques de Portocarreiro (com três bergantins), João Barroso, Álvaro Pires e Lourenço Anes de Pádua. Logo partiram, embora sem a companhia de Pero Ximenez que foi correr um salto a Mançora, lugar entre Fadela e Anafé, e ali filhou um cára-vo, com quatro mouros e dois judeus, que passava de Salé a Azamor⁴⁰. O desafio que se propunham jogar era difícil e arriscado, tarefa árdua, e “... *porque as portas eram grossas e forradas, nõ has poderão quebrar e emtãõ fezerã hũ buraco per junto com hũa das coyraças ... e por ally ... ẽ trarã todolos ...*”. Depois de uma longa peleja, a vila e o castelo foram metidos a saque, em que “... *achará muy grosso rroubo de que carregarão seus navios escolhendo o que lhes parecia melhor ...*”⁴¹, afora vinte e quatro mouros cativos. A operação não podia ter corrido melhor, mas é verdade também a grande tristeza que se fez tombar sobre a região devido a tamanha perda.

³⁷ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 57, p. 420.

³⁸ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 57, p. 421.

³⁹ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 58, p. 429.

⁴⁰ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 58, p. 430.

⁴¹ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 58, p. 427-428.

Resulta claro concluir-se que o corso português se manifestou bastante activo no ataque à navegação muçulmana. Na esteira de outros aguerridos soldados, foi a vez de André Martim se estrear no teatro da guerra naval com uma fusta. Acompanhado pelo bergantim de Pero Ximenez, seguiu a Bolonia, onde tomou água e a partir daí, uma légua avante de Jazira, afastou-se cinco léguas, além de Salé. Depois de umas escaramuças em terra, em que cativou alguns mouros, fez viagem até Amançor, tendo o navio de Pero Ximenez encalhado num penedo. Desavisado naquela hora, este capitão iria sucumbir, numa cilada que os mouros lhe armaram, afora vinte e cinco cristãos que também pereceram⁴².

A perda daquele corsário animou D. Pedro a novo acto de represálias. Nesta conformidade, armou um bergantim da sua frota e outro de Pero Palau decidido a lançar mão a duas zavras que abandonaram a barra de Alcácer com destino a Gibraltar e a Tânger. E tanto que foi noite meteram-se em “... *dereito da call de Syles de maar ã rroda ...*” até interceptar uma barca do alcaide de Gibraltar, carregada de trigo e farinha, além de oito almas⁴³.

Seguidamente, armou uma caravela e mandou-a a Tarifa e junto ao rio das Ninhas, na ribeira Norte do Estreito, capturou uma fusta de Gibraltar, que logo foi restituída “...*por causa das pazes que os mouros tinham com Castella porque fora tomada no termo de Taryfa*”⁴⁴. Na mesma ocasião, Benito Fernandez, capitão de uma galeota de Cartagena, tomou, sem grande custo, um cáravo com oito mouros⁴⁵.

A narrativa do apresamento de alguns navios ilustra, na plenitude, não somente a resistência oferecida pelas vítimas de um assalto, como a intenção marcial e fereza que caracterizava a actividade do corso lusíada. A enérgica actuação de D. Pedro, mostra claramente a vontade em promover uma escalada de violência marítima e intimidar e submeter o adversário. De forma constante, o fronteiro lançou navios cristãos na esteira de barcos maometanos, na intenção de os capturar e destruir. Inúmeros marinheiros pretendiam demonstrar, de forma inequívoca, a superioridade do seu poder naval.

Isso, também, aconteceu com Gonçalo Vasques Ferreira, escudeiro do conde, capitão de uma galeota, que depois de obter autorização para combater o infiel, não ousou declinar a oferta e lançar-se naquela aventura. E foi assim que ao descobrir um navio, ‘largo ao mar’, através de Almería, correu ao inimigo, investindo-o pela proa. Sobre a coberta e bordo da vela, estavam cerca de oitenta mouros “... *rrijos e vallemtes e assy pelejarã muy fortememte caa as setas e dardos heram tam bastas que nõ pareçã senã nuves carregadas d’agoa no tempo ymverno*”. Durante o combate, o escudeiro caiu acerca do telhado e não fora

⁴² ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 59, p. 436.

⁴³ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 59, p. 437.

⁴⁴ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 60, p. 441.

⁴⁵ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 60, p. 442.

um besteiro lançar-lhe um pavês com que se cobriu, concluía-se ali a história deste aventureiro. De regresso ao combate, instigou a gente à peleja que se manteve, “... *de popa a proa, a qual durou melhoria de hũa grande ora ...*”, até se obter uma rica e honrada presa, ganha com honra e louvor⁴⁶.

É claro que sem o uso da força não seria possível cimentar a presença portuguesa no Magrebe. Controlar a pirataria islâmica, afirmou-se uma finalidade do Estado, uma decisão estratégica do poder central, como forma de se defender a fortaleza magrebina e abrir a expansão para Sul.

E logo no mês seguinte fugiram uns homens que andavam numa barca a pescar. O conde pediu, então, a João de Córdova, natural de Cartagena, patrão de um navio, para a perseguir e indo “... *tamto avante como Bulhões ...*” saíram-lhe três fustas de mouros, que o importunaram⁴⁷. De caçador, o nauta converteu-se em vítima, levando D. Pedro a equipar três embarcações – André Martim, capitão do bergantim Raposo, que se fazia acompanhar de Fernão Barreto e João Rodrigues Godinho; Afonso Garcia, patrão de um lenho, outra árabe, onde seguia Pero Vasques Pinto; e João das Águias, capitão de uma barqueta – que saíram em sua defesa e com a missão de descobrir o porto do vale de Laranjo. Não tardou a peleja, junto a um castelo velho, sito aquém de Alcácer, fazendo encalhar uma fusta que fora do corsário Esnarigado e que agora navegava sob o comando de um seu filho⁴⁸.

O desafio imediato não seria excessivo, já que o fronteiro dispunha de informação bem organizada. Aliás, grande parte do sucesso alcançado pelo corso português no combate à navegação muçulmana, resultou da bem montada rede de atalaias que tinha ao seu serviço e da rapidez de circulação da notícia comunicada. Sem demora, mandou Mice Martim de Pomar, num seu alaúde, João das Águias, numa sua ‘barca de bandas’, e João de Vila Nova, numa barqueta, que fossem a Cabo Monte tomar algumas zavras de Tetuão que saíam à pesca ou, em alternativa, furtar uma atalaia. Esta incursão rendeu cinco mouros e o apresamento de um navio⁴⁹.

Sempre eficaz, a espionagem portuguesa fornecia informes minuciosos acerca das movimentações que se faziam no mundo islâmico. Como sugere Zurara, a costa algarvia foi assolada por barcos sarracenos em 1419: “*E bẽ he que os mouros vierão ...*”. Ciente do arremesso, que lhe foi dado a partir de Ceuta, o almirante do reino pode organizar a defesa e repelir (com violência) o inimigo, porque “... *nõ poderam fazer o que queriam, amtes se tornarão menos dos que de sua terra partyram*”⁵⁰.

⁴⁶ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 61, p. 444-445.

⁴⁷ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 61, p. 445.

⁴⁸ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 61, p. 446-447.

⁴⁹ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 61, p. 447-448.

⁵⁰ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 61, p. 448.

Entretanto, teve lugar o rebate a Ceuta. Também aqui, a expedição resultou num fracasso. Animado pelo estrondoso êxito sobre as tropas de Fez e de Granada, D. Pedro não cedeu à tentação de acometer três zavras que se retiravam depois de um cerco de cinco dias. Entregue um bergantim a Diogo Vasques, depressa se apresaram as embarcações e toda a sua carga, que se constituía de cavalas, trigo e uvas⁵¹. O mesmo corsário capturou depois uma fusta (em que supostamente viajava um embaixador de Granada com destino a Fez) carregada de cavalas, figos e amêndoas, três selas, freios e esporas⁵². Armou-se outra vez e foi-se lançar entre Estepona e Gibraltar, de que resultaria a tomada de cinco almocreves, que carregavam farinha e especiarias, além de duas zavras⁵³.

Enquanto isso, André Martim e Afonso Garcia foram, por ordem do conde, explorar Tetuão. Neste rio, arrebatarem uma barca e alguns crentes⁵⁴. Adiante, na companhia de Gomes Fernandes, armou três fustas e, entre Ceuta e Gibraltar, numa noite, se acertou com quatro velas marroquinas, apreendendo duas, além de trinta e dois cativos⁵⁵. Prosseguindo o roteiro de depredações, André Martim e Martim Vasques Pestana equiparam duas fustas para acudir um nobre capitão de Castela, cuja barca, partindo de Ceuta, foi arrastada pela corrente até à ‘coxia’ de Gibraltar. Nessa rota mediram forças com nove fustas que jaziam na ponta de Bulhões. Quis o empenho e arte destes cristãos rechaçar duas embarcações, fazendo dez mortos, e assim afastar-se dos adversários⁵⁶.

Mas nem só navios muçulmanos sofriram retaliações dos nautas portugueses. Naquele tempo (1420) Gonçalo Correia e um Bartolomeu, dois grandes corsários de Castela, fustigavam as águas do Mediterrâneo e “... *tamto amdarã ã sua vemtura que ouverã soma de navios com que se apoderarão no maar*”⁵⁷. O grande «empacho» que faziam repercutia-se nos homens de Ceuta, que mais directamente dependiam daquela actividade, de tal maneira que foi necessário ao rei dar provisão a D. Pedro para os subjugar. No seu encaço armaram-se alguns navios, equipados de “... *boa gente ... de bõ sangue e criaçõ ...*”, como o capitão da frota, D. Fernando de Noronha, auxiliado por D. Fernando de Castro, governador da casa do infante D. Henrique. Depois de repassarem (sem sucesso) a costa castelhana, recolheram a Ceuta até nova operação. Foi na

⁵¹ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 70, p. 487.

⁵² Nessa viagem, Diogo Vasques transportou mensageiros a Tarifa com a missão de informar João I do cerco à cidade. Cf. ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 72, p. 491.

⁵³ Desta captura, um mouro revelou a D. Pedro que um Adur Rafamen Abenquira levava trato acertado com o rei de Granada para atacar Ceuta e que Salah ben Salah se fazia vassalo daquele reino. Veja-se ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 72, p. 491.

⁵⁴ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* liv. II, cap. 5, p. 546.

⁵⁵ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* liv. II, cap. 5, p. 548.

⁵⁶ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* liv. II, cap. 5, p. 546-547.

⁵⁷ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* liv. II, cap. 7, p. 551.

viagem de regresso ao reino que a carraca de Bartolomeu foi apresada, não sem grande trabalho porque era embarcação que “... *amdava muy bem armada ...*”, assim como outros navios que o acompanhava “... *de guysa que sempre ao diamte os navios destes rregnos foram seguros pera Çepta*”⁵⁸.

A cidade era, como já se referiu, o noviciado de jovens cavaleiros que queriam iniciar-se em quaisquer empreendimentos militares. Aconteceu o mesmo ao jovem Gonçalo Velho⁵⁹, que em 1420 se encontra no Norte de África, desejando servir a Deus, ao monarca e acrescentar honra. A sua história ...

Na cidade do Porto, o jovem fidalgo tentou armar uma galé, mas porque “... *lhe nõ foy dado o que cumpria ...*” para sua armação houve outro navio de remos mais pequeno em Lagos e o “... *fez chegar ao bordo da gallee e meteo todo demtro em ella*”. Passou a Ceuta e daí foi resgatar certos mouros a Vélez que tomara de um cárvao, de que era capitão Almonçor, de quem o nosso biografado recebeu muita honra e provisões. Nesta altura, estava a praça “... *mymgoa de mãtymemto* –cenário que se repetiu com muita frequência– *que lhe comveo dar quynhemtos rreays por çimco sacos de boroas*”⁶⁰. Seguiu a Calez, onde tomou um cárvao com treze cavalos e mantimentos⁶¹. Depois, com a ajuda de dois conhecidos fronteiros andaluzes, João de Sávedra e Gonçalo de Sávedra, fez uma incursão sobre uma alquería que estava contra Marbella, uma légua para o interior⁶², a qual diziam ser rica e de boa gente. De boa se tratava de facto, mas de guerra, porque logo sobreveio uma acesa e desabrida batalha, na qual Gonçalo Velho saiu ferido por cima do olho que “... *ao diamte comveo perder gram parte da vista ...*”⁶³. Na extensão do combate, o escudeiro João de Almeida, ‘homem de boa fortaleza e coração’, se acerçou com um mouro à volta de um penedo e enquanto golpeava o infiel com um cutelo sobre o rosto, este respondia-lhe com um terçado, até que lhe tomou “... *o golpe na espada e rrevolveo-a nas mãos e deçemdeco sobr’elle com tam gramde força que lhe derribou hũ braço ... de cujo ferido o mouro fez fim ...*”⁶⁴. Consumada a vitória, a aldeia foi imediatamente atcada de fogo. E, nessa mesma noite, seguiram viagem até se confrontarem com um carracão que foi apreendido, assim como todo o trigo que transportava, entregando-se em Ceuta parte da carga e a outra, que era devida à tripulação, se vendia a baixo custo⁶⁵.

Estes ataques súbitos e ininterruptos obrigaram a marinha muçulmana a apetrechar navios ‘especiais’ que pudessem navegar com maior segurança. E isto aconteceu em Tânger, construindo-se três fustas que se fortificaram da melhor gente: Esnarigado, Abenzagão e Bucar Caudil⁶⁶.

⁵⁸ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* liv. II, cap. 7, p. 556-557.

⁵⁹ Sobre a vida do cavaleiro, veja-se SÁ, Ayres de – *Frei Gonçalo Velho*. Lisboa : Imprensa Nacional, 1900-1901. 2 vols.

⁶⁰ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* liv. II, cap. 9, p. 560.

⁶¹ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* liv. II, cap. 9, p. 561.

⁶² Referenciada por LÓPEZ DE COCA CASTAÑER – *Granada y la Expansión Portuguesa ...* p. 354.

⁶³ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* liv. II, cap. 9, p. 568.

⁶⁴ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* liv. II, cap. 9, p. 569.

⁶⁵ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* liv. II, cap. 9, p. 574-575.

⁶⁶ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* liv. II, cap. 10, p. 575.

E seguiu-se haver novas em Ceuta de como se carregava em Málaga uma fusta e alguns cárvos de grossa mercadoria. E porque André Martim e Afonso Garcia se encontravam doentes, foi nomeado capitão Martim Vasques Pestana, criado da casa de D. Pedro, ‘homem usado nos perigos’, Álvaro Fernandes Palenço, ‘grande homem em pelegas de mar’, e Álvaro Fernandes do Cadaval. Nas imediações de Bulhões viram ‘fuzilar’ os corsários muçulmanos, acompanhados de mais três navios, que se repartiram sobre os cristãos, vindo a colher duas fustas pela proa e outra ao quarto banco. O navio ‘Raposo’ que estava, ainda, ao largo, como sentiu o combate dirigiu-se ao palco de guerra “... *assy rrijo que meteo os esporoes* – numa fusta inimiga – *em tall guysa que a mayor parte da gente foy ao mar*”⁶⁷. Enquanto isso, a fusta maior muçulmana foi ao ‘Raposo’ pela popa, com o auxílio de Abenzagão, que lhe lançou um arpão de ferro e outro de pau, gerando-se ali um “... *arraydo ... tam grande e os gollpes tam êpregados que parecia senã ferraria que na rrua d’allgũa çidade* ...”⁶⁸. No combate lutaram até à morte alguns cristãos, como o escudeiro Pero Afonso, que na popa do Raposo «*enxoravão*» a fusta até o mastro. No final, apresaram-se seis fustas, e contaram-se cerca de sessenta almas, entre os quais quatro grande corsários marroquinos, que “... *jazião ao lomgo da praya, sã allmas, hũs sem braços e outros sã mãos, e lamças, e dardos, e escudos quebrados*”⁶⁹.

Como nos faz crer Zurara, era difícil a Ceuta manter-se sossegada: ora se faziam entradas território adentro, ora incursões marítimas. Assim, foi solicitado a Álvaro Fernandes Palenço para, com a sua fusta, acompanhar Martim Fernandes e seguir a rota de Arzila, com o mesmo fim: apresar navios de infiéis. Entre Larache e Mamora aconteceu tomarem uma vela (cáravo) procedente de Larache, com muita louça de Málaga, pano e outras mercadorias e três muçulmanos⁷⁰. Seguiu-se uma barca, a qual trazia um cáravo «a toa» carregado de fruta: foi atacada de bombordo por Álvaro Afonso e, de estibordo à popa, por Martim Afonso, de que se seguiu uma feroz alteração, durante largo espaço de tempo e “... *muito espargimento de sangue*”, na qual se destacou um Lopo Dias, até que sucumbiu, com cinquenta e três infiéis, três mouras negras e roupa de Alcácer⁷¹. No dia seguinte este comando, com vento de Poente, fez vela via

⁶⁷ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... liv. II, cap. 10, p. 576.

⁶⁸ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... liv. II, cap. 10, p. 577.

⁶⁹ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... liv. II, cap. 10, p. 579. De novo no mar, navios do conde apresaram uma fusta de Alcácer. E Luís Gonçalves, vedor da fazenda em Lisboa, capturou uma poderosa carraca quando ia de Ceuta para o reino, a qual andava a tráfego de mouros, onde “... *foy achado ... muy grande riqueza de que este cavaleiro levou fundamento de viver sempre abastado*”. ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... liv. II, cap. 10, p. 579.

⁷⁰ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... liv. II, cap. 16, p. 601.

⁷¹ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... liv. II, cap. 16, p. 602-603. Segundo GODINHO, Vitorino Magalhães – *Os descobrimentos e a economia mundial*. 2ª ed. correcta e aumentada. Lisboa : Presença, 1991. Vol. IV, p. 155, estas acções de corso no Estreito e em águas berberes e granadinas proporcionavam aos portugueses entrar em contacto com mão-de-obra negra.

cabo Espartel, na esteira de uma fusta de treze bancos (cheia de mercadoria) e de dois cárvos que passavam de Tânger a Salé, sendo descobertas entre Arzila e Tânger. Por iniciativa de Álvaro Fernandes Palenço, que ia a bordo da barca apresada, coube a João Cavaleiro, escudeiro-criado de Rui Pires de Távora, comandar a refrega, enquanto patrão interino da fusta. E fê-lo com enorme competência, tendo apresado aqueles navios e os homens “... *espidos e presos*...”⁷².

Não admira que perante esta sucessão de expropriações, corresse em Ceuta o boato de um ataque muçulmano contra a cidade, sobre uma povoação de Castela ou à costa algarvia. Como não surpreende que, ao mais pequeno sinal de alerta, D. Pedro intentasse pôr a salvo o mundo cristão. Cabia ao fronteiro avaliar a situação: se conhece bem o informador, se acredita nele, se está avisado de que a notícia é verdadeira, cumpre-lhe dirigir o apresto para guerra. Compreende-se assim que tenha ordenado o armamento de três fustas, cuja missão era explorar as movimentações navais no Mediterrâneo. Entregue a autoridade a André Martim, Álvaro Afonso de Aguiar e Álvaro Fernandes do Cadaval, experimentados comandos, não se demoraram a aferrar uma embarcação inimiga, com três infieis, cujo patrão era o corsário Cryl, mouro de Tânger, que navegava com dois cristãos cativos a bordo, que se resgataram⁷³.

Agora que falamos de liberdade, convém referir que (em meados da década de vinte) foi discutido a alforria de Fernão da Silva, escudeiro-fidalgo da casa do infante D. Duarte, além de outros quinze portugueses, que jaziam cativos em Alcácer, a troco de provisões e ouro, numa altura em que navios de Cartagena comunicavam a presença de vasos de guerra muçulmanos⁷⁴ nas cercanias. Para os interceptar, D. Pedro mobilizou a melhor gente⁷⁵ que dispunha na praça, que se foi lançar fora da ilha do Bispo e acostar à cala de Celis, seguindo, depois de um repouso, via de Alcácer. À vista do inimigo “... *aferrarão remo e fezerão via do mar todos juntos em cama*” até abordarem cada um o seu navio, num combate que foi longo e maculado de sangue⁷⁶. Regressados do mar, tão exaustos

⁷² ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... liv. II, cap. 16, p. 604.

⁷³ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... liv. II, cap. 19, p. 622.

⁷⁴ Contaram-se cinco fustas: duas de quinze bancos –uma gibraltenha, comandada por Alle ben Famet ben Saide, irmão do alcaide de Gibraltar, a segunda, de um armador, o elche Mafamede Abengery, com uma tripulação de 57 homens, sob a guarda de um velho de Alcácer, de nome Focem –outra de catorze bancos, capitaneada pelo alcaide de Bedre, irmão do alcaide Abibi Albengerim, depois uma de treze bancos, vinha de Almaria, em que era patrão Jufez Agege, e finalmente a fusta de Ale Toyl de Alminhacar. ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... liv. II, cap. 20, p. 625-626.

⁷⁵ Nas quatro fustas que equipou, D. Pedro agrupou na mesma embarcação: Pedro Vasques Pinto e Álvaro Afonso, André Martim e Gonçalo Vasques Frazão, Álvaro Fernandes do Cadaval e João das Águias, seu tio, Álvaro Fernandes Palenço e Lopo Vasques de Porto Carreiro, que se faziam acompanhar de um alaúde, cujo comando foi entregue a João Afonso de Vila Verde. ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... liv. II, cap. 20, p. 624.

⁷⁶ Foram capturados Alle ben Famet ben Saide, o alcaide de Bedre, Focem e Ale Toyl, além de duzentos e dezasseis almas. O número de mortos ascendeu a duzentos e dezoito corpos, sendo ainda de assinalar os ferimentos causados em Lopo Vasques de Porto Carreiro, que sofreu uma pedrada no rosto e outra na cabeça. ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... liv. II, cap. 20, p. 629.

quanto vitoriosos, foi tempo de D. Pedro conceder, a dois daqueles homens, Gonçalo Vasques Frazão e Lopo Vasques de Portocarreiro, a honra de cavalaria⁷⁷.

Ainda, segundo Zurara, “... em os dous annos seguymtes nõ se fizeram cousas de que ajamos de fazer espiçial capitolo, somente que vierã mouros a Çepta, no ano de XXVII ... e matarã dous homẽs, hũ que fora segar erva e outro que andava arrigamdo çepa. E os nossos, amdamdo no mar, ...” roubaram um cãravo com três mouros e um judeu⁷⁸.

Em 1428, último dia de Maio, uma embarcação árabe, acompanhada de seis enxabeques, tomaram uma fusta do infante D. Henrique, junto a Targa, em que mataram Álvaro Fernandes do Cadaval, afora quinze cristãos, além do cativo de Álvaro Fernandes Palenço⁷⁹ e sessenta e duas almas⁸⁰. No mesmo dia, João Afonso, escudeiro, que dirigia um navio do conde, capturou uma fusta ao corsário Benzaguete, que caiu morto no confronto, capturando-se vinte e quatro mouros e fazendo-se o resgate de cinco castelhanos e uma mulher. Morreu também ali um escudeiro de D. Pedro e um galeote, natural de Veneza.⁸¹

No início de 1429, junto ao porto de Alcácer, Álvaro Afonso apresou um cãravo que trazia a rota de Gibraltar, com quatro mouros, seis cavalos, muita cevada, mel e manteiga e outras provisões⁸². Já a expedição seguinte não foi tão lucrativa. É certo que o corsário arrebatou doze almas, duas negras e alguma mercadoria⁸³, de outro cãravo (que se encaminhava a Azamor, vindo de Málaga) contudo ao “... emvestir que a fusta fez e elle no quartell da popa com hos fro-rodes – o navio – alagou-se”.

Foi já referido o empenho de alguns reinos na guerra naval que se travava no Mediterrâneo contra o Infiel. E neste tempo, foi a vez de embarcações da Coroa de Aragão – Mice Goterre de Navarra, Mice Sancho d’Elmo, conde de Quiria e conde de Vicentelho – apresarem uma carraca e um barinel que levava trigo de Anafé para Granada⁸⁴. Sob a mesma bandeira, outra esquadra aragonesa, que estanciava em Ceuta, confrontou-se com uma frota (constituída por 25 galés

⁷⁷ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... liv. II, cap. 21, p. 631.

⁷⁸ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... liv. II, cap. 21, p. 633.

⁷⁹ O seu resgate foi avaliado, de início, em dez mouros “... e estes escolheytos ...”, subindo depois para cerca de 1.500 dobras. ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... liv. II, cap. 16, p. 600.

⁸⁰ No dia 7 de Maio de 1428, estes homens receberam do infante D. Henrique isenção da fiança que deveriam prestar ao concelho de Lisboa, em razão de certa fusta e gentes que nela iam de armada contra os mouros. Veja-se MARQUES, João Martins da Silva – *Descobrimientos Portugueses. Documentos para a sua História*. Reprodução fac-similada. Lisboa : Instituto Nacional de Investigação Científica, 1988. Supl. ao vol. I, p. 114-115; ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... liv. II, cap. 21, p. 633; GODINHO – *Os descobrimientos e a economia* ... p. 155.

⁸¹ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... liv. II, cap. 21, p. 634.

⁸² ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... liv. II, cap. 22, p. 639.

⁸³ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... liv. II, cap. 22, p. 641.

⁸⁴ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro* ... liv. II, cap. 21, p. 632-633.

de trinta bancos, sete galés grandes – maiores que as de Veneza, onde se podiam alojar cem cavalos – e galeotas de vinte e cinco bancos) do rei de Tunes, chefiada por Bouadil Ezquerdo, de que resultou a destruição de uma galé e três navios de alto bordo⁸⁵.

A terminar, uma última informação. Pode dizer-se que era muito o serviço que Ceuta dispensava ao reino de Castela, em consequência do enclave de Granada e “... *nũca aquella çidade rreçebeo ajuda daquelle rreyno sobre tamto benefiçio, amte muitas torvaçõis, ca lhe tomava allgũas vezes mamtymentos e outras hos navios com que se a çidade avia de servir*”. E aconteceu que em 1430 duas galés de Castela foram à cidade, uma de um patrão Gonçalo de Quadros e outra de Alfonso de Eça. À data de partirem, esconderam-se atrás da ponta de Almina e vogando ao longo do monte, tentaram capturar uns cristãos que andavam a apanhar lenha com carros, que entretanto escaparam. Ao ter conhecimento deste episódio, mas não o seu desfecho, D. Pedro armou um bergantim para confirmar o sucedido e avisar a gente de um navio que ali estava carregado de pão. Em vão, porque já o mestre da embarcação e outro homem e mais adiante um enxabeque com pescado e um outro navio com provisões eram presas dos castelhanos, que se deram pressa a passar a Sevilha.

É lamentável que a partir daqui, a crónica guarde – um arrelhiador! – silêncio sobre os feitos navais portugueses. Não temos dúvidas de que o corso português se manteve activo. Aliás, notícias dispersas confirmam esta actividade na década de trinta. É o caso de uma informação relatada por Bernat Font, cidadão valenciano, que no ano de 1434 armou um lenho para fazer corso, com o qual apreendeu um cáravo carregado de trigo e outra fazenda, levando-o a Ceuta para o vender⁸⁶. A crónica de D. Duarte de Meneses refere, ainda, a tomada de uma fusta, cheia de roupa de seda e lã, outra mercadoria grossa, além de vinte e cinco mouros, que deixara a barra de Gibraltar em 1436 com destino a Tânger⁸⁷. Seja como for, estudos recentes⁸⁸ revelam que a pirataria lusitana, entre 1433 e 1462, se manifestou particularmente intensa no ataque à navegação

⁸⁵ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* liv. II, cap. 22, p. 640.

⁸⁶ BARATA, Filipe Themudo – O papel de Ceuta na definição de novas políticas no Mediterrâneo Ocidental. O caso de Bernat Font. In *III Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval «La Península Ibérica en la era de los Descubrimientos 1391-1492»: actas*. Sevilla : Junta de Andalucía; Universidad de Sevilla, 1997. Vol. I, p. 475.

⁸⁷ ZURARA, Gomes Eanes de – *Crónica do Conde D. Duarte de Meneses*. Edição diplomática de Larry King. Lisboa : Universidade Nova, 1978. p. 102.

⁸⁸ Aponta-se que cerca de 1/5 dos apresamentos da marinha de Valência eram atribuídos ao corso luso, que actuava numa vasta zona do Mediterrâneo, entre o Estreito de Gibraltar até às costas da Provença. Veja-se GUIRAL-HADZIIOSSIF, Jacqueline – *Valence, port méditerranéen au XV^e siècle (1410-1525)*. Paris : Publications de La Sorbonne, 1986. Num outro trabalho, GUIRAL-HADZIIOSSIF, Jacqueline – *Course et Piraterie à Valence de 1410 à 1430. Anuario de Estudios Medievales*. Barcelona : Instituto de Historia Medieval de España. N.º 10 (1980), p. 763-764, escreve que em 1430 uma embarcação portuguesa – *Nau de Viana* – fez prisioneiros no mar de Gibraltar, cinco mouros de Fez.

aragonesa e muçulmana. Em contrapartida, J. E. López de Coca Castañer afirma ter-se assistido (a partir do ano 1434) a uma diminuição desta actividade com o reino de Granada, data que coincide com o avanço português no Atlântico Sul, quando Gil Eanes dobrou o cabo Bojador e abriu caminho até à Guiné. No dizer deste investigador, é o próprio cronista que deixa transparecer a ideia de que o auge do corso, numa primeira fase, se deveu ao fracasso da exploração atlântica: “... *que por emendar o que faleciam em não cumprir perfeitamente o mandado de seu senhor, uns iam sobre a costa de Granada, outros corriam por o mar de Levante –Mediterrâneo–, até que filharam grossas presas dos infieis, com que se tornavam honradamente para o reino ...*”⁸⁹. Mas a falta de elementos não nos permite, conclui o autor, verificar até que ponto a marinha foi impedindo o tráfico marítimo granadino.

O texto de Gomes Eanes de Zurara oferece um rico conjunto de pormenores de ordem técnica, relativamente à guerra de corso. Na realidade, as descrições dos assaltos, naufrágios e tempestades, as observações sobre o carácter das figuras e o seu empenho no conflito marítimo, constituem um inegável valor documental que, em circunstância alguma, não se pode ignorar, ainda que maioritariamente retractem, *pari passu*, o êxito da armada portuguesa.

Na altura do regresso a Portugal, após a conquista de Ceuta, João I deixou em Ceuta duas galés para guardar o Estreito e defender a praça, recém ocupada. O tempo demonstrou, no entanto, que para reprimir a pirataria muçulmana, era conveniente usar-se um tipo de barco, rápido e ligeiro, capaz de perseguir e se aproximar do inimigo e, naturalmente, apresá-lo. Ocorreu, assim, a necessidade de se construírem embarcações menores e mais velozes, a fim de se adaptarem às águas da bacia do Mediterrâneo e do «Mar das Éguas». Também se verificou o recurso a lenhos capturados pelos corsários, que iam engrossar a marinha de guerra portuguesa. A coroa e, em particular, Ceuta assimilou esta experiência funcional, ao optar pelo fabrico de naves de baixa tonelagem, adaptadas à singularidade de navegação no Estreito. Ao menor porte, exigia-se que fossem céleres. Ora, uma pequena vela actuava em qualquer praia, ancoradouro, enseada, o que não acontecia com outras de maiores dimensões, que exigiam lugares mais apropriados.

Como homem avisado, julgamos que D. Pedro apreendeu, juntamente com os nautas que viviam em Ceuta, estas características e exigências, ao armar cascos de pouco calado, impulsionados por velas (fáceis de arriar a qualquer altura)

⁸⁹ ZURARA, Gomes Eanes de – *Crónica de Guiné*. Introdução, novas anotações e glossário de José de Bragança. [Barcelos] : Livraria Civilização, imp. 1973. p. 51.

e auxiliados por remos, a fim de poder manobrar com facilidade em águas de pouca profundidade e com pouco vento.

Ao respigar a documentação, encontramos os corsários no comando destas embarcações. Nota-se, sem evidente exagero do cronista, que o estado maior da armada “... *comsyrou que não hera bem ally estevesse ouçiosas – ou como acrescenta mais adiante – ... como per guerrear aos ymfies trazia sempre seus navios aparelhados, que casy cada somana avia presa grande ou pequena ...*”⁹⁰.

Do que foi dado a estudar, a frota portuguesa empregou, preferencialmente, a fusta⁹¹ e o bergantim⁹², seguido da galeota⁹³ e da barca⁹⁴ e, com menor expressão, a barqueta, galé⁹⁵, além da caravela⁹⁶ e alaúde⁹⁷.

⁹⁰ ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* caps. 42 e 55, p. 351 e 406.

⁹¹ O excelente ‘dicionário’ de história naval de PICO – *A terminologia Naval Portuguesa ...* p. 100, propõe como definição de fusta – com recurso ao texto de Gomes Eanes de Zurara – uma “embarcação longa e aplanada, de velame latino e remos, bandada, com um ou dois mastros, sendo ornada com frorões”. Também DOMINGUES, Francisco Contente – Fusta. In ALBUQUERQUE, Luís de, dir. de – *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*. Lisboa : Editorial Caminho, 1994. Vol. I, p. 439; PEDROSA, Fernando Gomes – Os navios de remo. In PEDROSA, Fernando Gomes (coord. de) – *Navios marinheiros e arte de navegar (1139-1499)*. Lisboa: Academia da Marinha 1997. p. 59-63.

⁹² Segundo MENDONÇA, Henrique Lopes de – *Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI*. Lisboa : Academia das Ciências, 1892. p. 38, o bergantim era uma embarcação que “... não tinha mais de dezasseis bancos e um remo por banco ...”, do tipo da galé, com oito a dezasseis bancos por banda, refere DOMINGUES – Bergantim. In ALBUQUERQUE – *Dicionário ...* vol. I, p. 131-132, sendo “utilizado como elemento de ligação, exploração, como auxiliar de armadas ou em outros serviços do género”. ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* caps. 43, 46 e 52, p. 350, 361 e 378, refere-se-lhe muitas vezes com uma utilização tão diversificada como: “... *provar aquelle salto ...*” ou “... *pera descobrir as pontas duvidozas ...*” que poderiam dificultar a passagem de outros barcos ou, ainda, servir “... *com mercadoria ...*”. O seu pequeno porte, permitia-lhe também tomar parte em combates navais, fazendo da sua ‘rapidez’ um trunfo eficaz. Pode definir-se como um navio de velas e de remos, pequeno e ligeiro. Cf. PICO – *A terminologia Naval Portuguesa ...* p. 68-72; PEDROSA – Os navios de remo. In PEDROSA – *Navios marinheiros e arte ...* p. 63-65.

⁹³ Cf. PEDROSA – Os navios de remo. In *Pedrosa – Navios marinheiros e arte ...* p. 51-57.

⁹⁴ A documentação quatrocentista refere-se, grosso modo, a esta embarcação como sendo de pequeno calado. FONSECA – *Os Navios do Infante ...* p. 27-28, fala de “uma construção singelíssima, tanto do casco, assim como do seu aparelho, com uma vela única”; navio geralmente pequeno – ‘bandado’ por vezes – quase sempre usado como mercante, mas que podia ser armado para a guerra. Cf. LOPES, Fernão – *Crónica de D. João I*. Apresentação de José Manuel Garcia. Alfragide : Ediclube, 1995. Cap. 131, p. 330; ZURARA – *Crónica do Conde D. Pedro ...* cap. 33, p. 312-315. A embarcação era utilizada em diversos serviços, que PICO – *A terminologia Naval Portuguesa ...* p. 42-51, reúne: *de carga, de carreto, do condado, de congregar, de mercadorias, de merce, da passagem, de pesca (pescar, pescado, pescadores), de sardinha, de sal, seira e taberneira*. DOMINGUES – Barca. In ALBUQUERQUE – *Dicionário ...* vol. I, p. 119; PEDROSA – Os navios de remo. In PEDROSA – *Navios marinheiros e arte ...* p. 110-121.

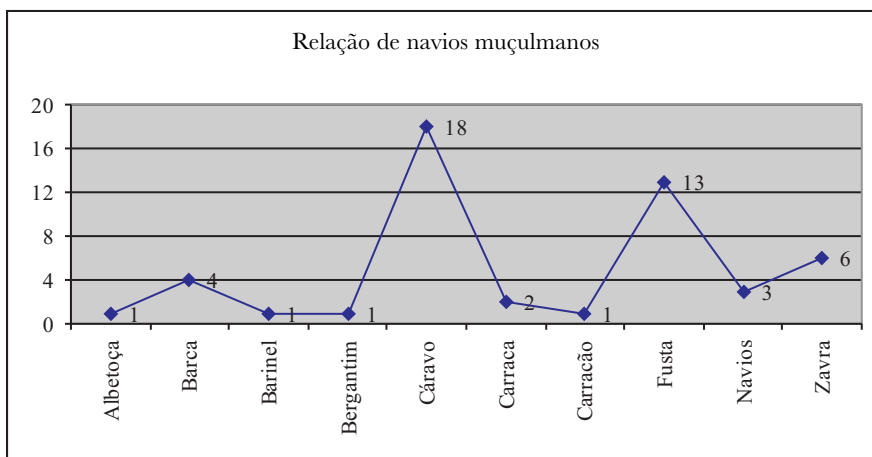
⁹⁵ Veja-se, a este respeito, PICO – *A terminologia Naval Portuguesa ...* p. 100-122; ainda MENDONÇA – *Estudos sobre navios portugueses ...* p. ; DOMINGUES – Galé. In ALBUQUERQUE – *Dicionário ...* vol. I, p. 440-442; PEDROSA – Os navios de remo. In PEDROSA – *Navios marinheiros e arte ...* p. 22-50.

⁹⁶ Cf. PICO – *A terminologia Naval Portuguesa ...* p. 20-22; PEDROSA – Os navios de remo. In PEDROSA – *Navios marinheiros e arte ...* p. 65.

⁹⁷ Segundo BARATA, João da Gama Lobo Pimentel – A caravela: breve estudo geral. *Studia*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical. Vol. 46 (1987), p. 178-179, “no século XV a caravela bate-se na defesa das vias marítimas de ligação das praças fortes de África, contra os mouros, catalães e provençais ... faz parte das armadas da costa do reino que defendem contra a pirataria dos mouros e dos europeus ... e como abastecedora de água e mantimentos”; também PEDROSA – Os navios de remo. In PEDROSA – *Navios marinheiros e arte ...* p. 134-160.

No seu conjunto, foram responsáveis pelo apresamento de um considerável número de vasos inimigos, que se distribuem:

São um total de cinquenta embarcações, com um esbulho extremamente rico, como se poderá inferir das seguintes tabelas:



A Guerra Naval e o Saque no «Mediterrâneo Atlântico»

| ALIMENTOS | | | | | | |
|---------------------|---|-----------------|---------|-----------|------------|----------|
| Peixe | Fruta | Cereais | Legumes | Adoçantes | Farináceos | Gorduras |
| Cavalas Sardinha | Amêndoas Figos 'Fruta' Passa Uvas | Cevada Trigo | Legumes | Mel | Farinha | Manteiga |

| TÊXTIL | | |
|--------------------------------------|------------------------|-------------------------------|
| Tecidos | Vestuário | Cordoaria |
| Panos (ouro) Panos (peça) Seda | Roupa Roupa talhada | Cordas de Esparto e de Málaga |

| ANIMAIS | | |
|--|----------------|-----------------------------------|
| Equídeos | Caninos | Equipamento p/ animais |
| Asnos (peça) Azémolas (três) Cavalos (vinte e cinco) | Podengos (dez) | Esporas Freios Selas (três) |

Estas presas (a par do resgate de cativos muçulmanos, em troca de avultadas somas de dinheiro), constituíam-se um meio alternativo ao difícil problema do abastecimento de Ceuta⁹⁸, ou como escreve Luís Filipe Thomaz o “«roubo em guerra» era, além de remunerador, reputado honroso, quiçá mais do que o comércio ...”⁹⁹.

Conclusão

“Desse Estreito de Gibraltar e reino dos sarracenos, chamado Belamarim, até Jerusalém, a cidade mais nobre e mais forte era a de Ceuta, grande defesa e entrada das regiões africanas”¹⁰⁰, escreveu um anónimo lamecense em 1416. Conforme o testemunho do arauto, Ceuta era uma cidade rica, activa e estrategicamente bem localizada. Uma fortaleza que se mostrava inexpugnável por terra, dada a sua estreita faixa de costa, e um excelente refúgio para a pirataria muçulmana ao controlar toda a passagem do Estreito.

Porém, a partir de 1415, a situação alterou-se. A monarquia avisina seguiu, então, uma estratégia de expansão no Mediterrâneo e no Atlântico, sustentada na agressividade da sua marinha. Além disso, constituiu-se uma forma de se abrir ao Norte de África e incrementar o crescimento da navegação cristã no interior do Mediterrâneo e na área do Sara.

Ora sendo Ceuta uma praça forte no litoral marroquino e um ponto chave, depressa se converteu numa base logística, de onde ‘vogarão’ navios aguerridos e bem apetrechados de corsários, com a intenção de ‘limparem’ o chamado «Mediterrâneo Atlântico» de rivais e desenvolverem acções de pilhagem, que se convertiam numa importante fonte de rendimento.

Como foi dado a conhecer, nestas operações produziram-se toda uma espécie de incidentes violentos, seja contra sarracenos, cristãos ou súbditos de reinos europeus¹⁰¹, mas também assaltos conjuntos entre navios de diferentes Estados no ataque a barcos inimigos.

⁹⁸ D. Pedro de Meneses e a guarnição militar sentiram essa dificuldade desde o primeiro dia. Cf. CRUZ, Abel dos Santos – As Almogaverias em Marrocos: 1415-1471. *Africana*. Porto : Universidade Portucalense. N.º 17 (1997), p. 29-45; FARINHA – *Portugal e Marrocos ...* p. 194-218; BRAGA, Isabel M. R. Mendes Drumond; BRAGA, Paulo Drumond – *Ceuta Portuguesa (1415-1656)*. Ceuta : Instituto de Estudios Ceutíes, 1998, p. 81-98.

⁹⁹ THOMAZ, Luís Filipe F. R. – *Do Cabo Espichel a Macau: vicissitudes do corso português*. Lisboa: Centro de Estudos de História e de Cartografia Antiga, 1993. Sep. de: Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa “As Relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente”. p. 14.

¹⁰⁰ NASCIMENTO – *Livro de Arautos ...* p. 262.

¹⁰¹ Sobre o assunto, veja-se DÍAZ BORRÁS, Andrés; TRENCHS ODENA, José – Piratería y dret portugués: el caso lusitano en Valencia durante la transición del Mediterráneo al Atlántico. In *Congreso internacional Bartolomeu Dias e a sua época: actas*. Porto : Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1989. Vol. III, p. 405-425.

Neste processo, Ceuta mostrou-se o ‘trampolim’, a partir do qual se difundirão os descobrimentos portugueses, que alcançam maiores resultados ao longo do século XV, na exploração da costa ocidental africana.

E foi, assim, que *Outro Mundo Novo Vimos!*