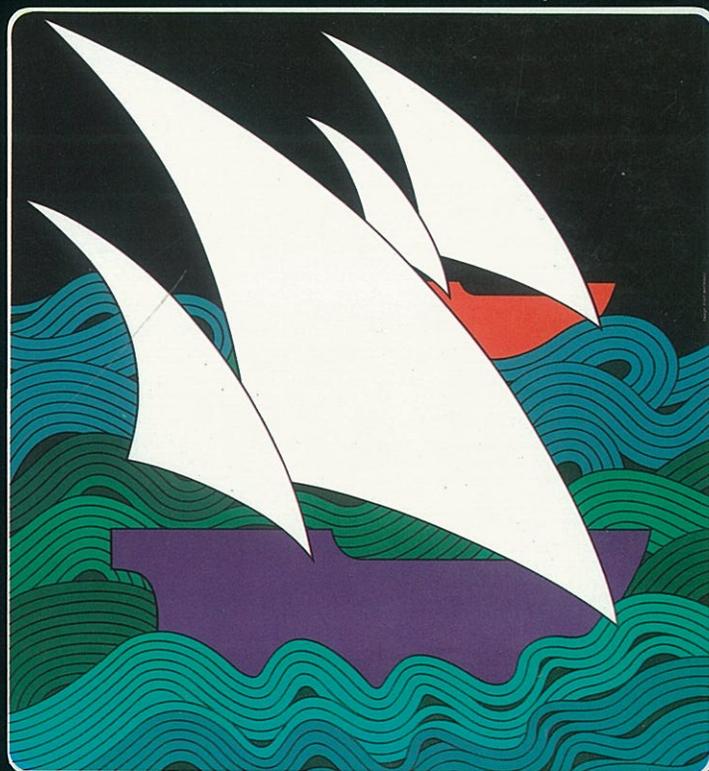


UNIVERSIDADE DO PORTO
COMISSÃO NACIONAL PARA AS COMEMORAÇÕES
DOS DESCOBRIMENTOS PORTUGUESES

CONGRESSO INTERNACIONAL
BARTOLOMEU DIAS E A SUA ÉPOCA
Actas

Volume III

**ECONOMIA
E COMÉRCIO MARÍTIMO**



PORTO • 1989

Portugal e o corso no Atlântico Norte na segunda metade do século XV. Alguns aspectos

FRANCISCO RIBEIRO DA SILVA

O espaço abrangido por esta comunicação é fundamentalmente o Atlântico Norte por cujas águas passaram, em grande parte, os interesses económicos de Portugal na segunda metade do século XV. Quanto ao Mediterrâneo, é verdade que as suas águas foram assídua e complementarmente sulcadas nesta época por embarcações portuguesas e nesse mar os lusitanos foram vítimas de acções de pirataria e corso¹, perpetradas não só por genoveses, aragoneses, catalães, valencianos e outros mas também por turcos e gentes do Magreb. E os próprios portugueses praticaram o corso movidos tanto por ideais cruzadísticos — a «Santa» pirataria contra o turco como lhe chamou Eduardo Nunes² — como por espírito de ganância e cobiça e até por razões que hoje chamaríamos de afirmação de soberania. E actuaram tanto ao serviço do Rei de Portugal como de Príncipes estrangeiros como foi o caso de Afonso V de Aragão ou do Duque da Borgonha. Mas tratando-se de assunto a que o Prof. Doutor Luís Fonseca lançou mão em estudo publicado em 1978, passarei adiante tanto mais que pouco iria acrescentar ao que por ele foi escrito³.

¹ Sobre a distinção entre pirataria e corso, ver MOLLAT DU JOURDIN, Michel, *Histoire maritime médiévale et moderne* (extrait des rapports sur les conférences), Paris, 1975, p. 589.

² NUNES, Eduardo, *Guerra Santa — Santa «Pirataria»: um caso português de 1455*, in «Brotéria», vol. 90, Lisboa, 1970, p. 242.

³ FONSECA, Luís Adão da, *Navegación y corso en el Mediterráneo occidental. Los portugueses a mediados del siglo XV*, Pamplona, 1978.

1. Como dissemos, o comércio externo português na segunda metade do século XV, para além do intercâmbio com Castela e com Itália, dirigia-se fundamentalmente à Hansa, aos Países-Baixos, à Inglaterra, à Irlanda e à França — o que quer dizer que utilizava como via progressivamente mais importante o Atlântico. Para além dos produtos tradicionais — sal, vinho, fruta, cortiça — Portugal passou a dispor de outros recolhidos nas terras para onde se dirigia a expansão ultramarina. De entre as mercadorias que o país logrou colocar no mercado europeu destaquemos o ouro, o açúcar, a malagueta, a pimenta e os produtos tintureiros⁴.

É natural que tais artigos suscitassem a cobiça de mercadores estrangeiros (ou até nacionais) que os não podiam ou não queriam obter de outro modo senão pela pilhagem.

Para os poderem arrebatam, os corsários actuavam em pontos estratégicos dos itinerários mais frequentados (os chamados funis de navegação) sobretudo no percurso entre a Flandres e os portos nacionais.

Mas não lhes interessavam tão somente os géneros que os portugueses exportavam. Também eram desejados os que eram comprados no exterior ou que o exterior pretendia colocar no mercado português, tais como panos, cereais, objectos manufacturados.

2. Haverá notícias de actos de pirataria efectivamente levados a efeito ou o que se diz não passa de suposições e generalizações verosímeis e mais ou menos credíveis?

Notícias existem, embora não tantas quantas as acções efectivadas. Os registos directos aparecem dispersos em fontes heterogéneas embora mais predominantemente nos livros das chancelarias régias. Mas, em grande percentagem, só por informações indirectas é que conseguimos apurar que em determinado ano e em indicadas latitudes, a acção dos piratas perturbava a livre circulação de mercadorias.

Por exemplo, em 1454, mercadores ingleses de Plymouth que exportavam panos para a cidade do Porto, pretenderam obter *carta de segurança* que os pusesse a salvo de qualquer arresto⁵. Tal cautela revela-nos que a pirataria inglesa presumivelmente vinha então prejudicando o comércio portuense.

⁴ MARQUES, A.H. de Oliveira, *História de Portugal*, I, 6.^a ed., Lisboa, 1976, p. 241.

⁵ Arquivo Histórico Municipal do Porto (= AHMP), *Livro de Vereações* (= LV), n.º 3, fls. 153-153 v.

A presunção torna-se certeza quando descobrimos que, no ano seguinte, a Câmara Municipal do Porto fez apregoar uma deliberação convidando os mercadores lesados pelo corso britânico a apresentarem por escrito a descrição dos prejuízos sofridos e das mercadorias confiscadas⁶.

3. O corso inglês, de resto, fez-se sentir de modo intermitente ao longo de toda a segunda metade do século XV. Em 1471, sendo a Inglaterra dirigida pelo poderoso Conde de Warwick, cognominado o King-maker (ou fazedor de reis) que depois de apoiar as pretensões da Casa de York ao trono, decidira mudar de campo e sustentar os Lencastre⁷, um tal Facumbrix seu sobrinho, pilhara 12 naus que passavam no canal da Flandes, com grande desconsolo e protesto dos mercadores lusos e do Conselho do Rei⁸.

Mais tarde, em 1491, Álvaro Cardoso, marinheiro do Porto, fora assaltado por um corsário inglês que, aliás, causara prejuízos a vários outros⁹.

Mas não foram apenas os britânicos a cobiçar as mercadorias que as naus e caravelas de Portugal transportavam.

Também os franceses se entregaram com alguma regularidade a actos de pilhagem. Assim, em 1469, receava-se seriamente que os gauleses atacassem navios do Porto no seu retorno da Irlanda¹⁰.

O corsário francês mais temido era então um tal Cullam contra o qual Fernão Alvarez Baldaia, mercador do Porto, pelejara vitoriosamente¹¹.

⁶ AHMP, LV, n.º 3, fl. 168.

⁷ BOURDE, André-J., *Histoire de la Grande-Bretagne*, 3.ª ed., Paris, 1977, p. 28.

⁸ PINA, Rui de, *Crónica de D. Afonso V*, cap. 162.

⁹ FREIRE, A. Braamcamp, *Rol dos papéis entregues por António Carneiro quando foi preso*, in «*Archivo Historico Portuguez*», vol. II, Lisboa, 1904, pp. 65-66. Transcreve este documento CARVALHO, Alberto Martins de, na *Crónica de El-rei D. João II*, de Rui de Pina, Coimbra, 1950, p. 283.

¹⁰ AHMP, Livro 5.º de Pergaminhos, doc. 10, cit. por CRUZ, António, *O Porto nas Navegações e na Expansão*, 2.ª ed., Lisboa, 1983, p. 81.

¹¹ DINIS, A.J. Dias, *Dois embaixadores de el-rei D. Afonso V*, in «*Itinerarium*», Braga, 1955, p. 105.

Mais tarde, em 1484, é um certo João Bretão que nas imediações das Berlengas toma alguns navios que se dirigiam a Lisboa e se preparava para aprisionar mais dois à entrada de Cascais¹².

Inglese e Franceses seriam os mais numerosos mas não os únicos que no Atlântico se atravessavam nas rotas dos portugueses. Aliás não eram apenas embarcações lusitanas que despertavam a sua cobiça em águas próximas das nossas costas: em 1485, conta-nos Garcia de Resende, nas proximidades do Cabo de São Vicente, piratas franceses tomaram quatro galés venezianas que se dirigiam à Flandres, tendo sido os seus mestres agasalhados em Sintra onde a Rainha e depois o Rei os acolheram no intuito evidente de demonstrarem à República Sereníssima a sua solidariedade que não seria desinteressada¹³.

Também os biscainhos, galegos e castelhanos, mesmo em tempo de paz, se permitiram executar acções de pirataria. Em 1455, um mercador de Santander quis munir-se de uma carta de segurança, a passar pela Câmara do Porto, para que o ferro que aqui tencionava descarregar não fosse objecto de represália. Não haveria razão para se temer tal se antes não tivesse havido acções de pilhagem!¹⁴.

Na década anterior, precisamente em 1475 (inícios da guerra entre Portugal e Castela) alguns navios de Vila do Conde haviam sido tomados por outros provenientes da Galiza¹⁵.

Surpreendentemente não se nos deparou qualquer notícia de acções de corso executadas por holandeses ou zelandeses. O facto parece-nos de assinalar porquanto nos dois séculos seguintes, mesmo antes da chamada guerra dos oitenta anos, são abundantes os testemunhos documentais sobre as suas arremetidas.

3. Seria ingénuo e falso apresentar Portugal no grande palco do Atlântico apenas no papel de vítima. No nosso país equiparam-se navios com objectivos de pilhagem. Não estamos a pensar aqui e agora nas armadas que se organizaram por razões de desforra, punição ou simplesmente dissuasão. A história da actividade corsária de Portugal está por fazer na sua grande parte.

¹² OLIVEIRA, Eduardo Freire de, *Elementos para a História do Município de Lisboa*, vol. II, Lisboa, 1887, p. 350.

¹³ RESENDE, Garcia de, *Crónica de D. João II e miscelânea*, int. de Joaquim Veríssimo Serrão, Lisboa, 1973, p. 91.

¹⁴ AHMP, LV, 1454, fl. 57.

¹⁵ CRUZ, António, *ob. cit.*, pp. 81-82.

Embora Magalhães Godinho situe a fase da pirataria activa de Portugal na primeira metade do século XV¹⁶ cremos que a agressividade continuou na segunda metade. Mais uma vez as provas arquivísticas directas não serão de pesquisa fácil mas existem.

Apenas dois exemplos: em 1452, D. João de Castela escreveu ao nosso Rei D. Afonso V uma carta de protesto contra actos de pilhagem de portugueses na zona das Canárias nos quais teriam sido roubadas jóias, roupas, armas, dinheiro, vitualhas, etc. Ao que parece os piratas pretendiam ir mais longe: desejavam prender castelhanos para os entregar cativos aos mouros¹⁷.

E em 1455, o mesmo D. Afonso V assinava um alvará autorizando por um ano os lisboetas João Nunes e João Álvares, um mercador e o outro marinheiro, a transaccionarem produtos vários em Safim e noutros portos marroquinos. Ora, nesse diploma, o monarca recomenda aos «corsários nacionais que andarem de armada» não molestem aqueles mercadores¹⁸.

Podemos, pois, afirmar que o corso no Atlântico nos aparece nesta época: primeiro, como expressão da cobiça pelas mercadorias alheias; segundo, como reflexo das rivalidades comerciais e de domínio territorial; terceiro, como actividade de guerra ou equiparável a tal e, por conseguinte, ilegítima quando entre os reinos intervenientes existiam tratados de paz.

4. Como quer que seja, trata-se de uma actividade que o Poder controla ou deseja controlar.

Com efeito, tanto na prevenção da pirataria como na punição do agressor ou até na reparação negociada, a mediação do monarca aparece-nos bem referenciada.

Quanto à prevenção, é do Soberano que partem as ordens de montagem da defesa: assim, em 1484, D. João II ordenava que se edificasse uma atalaia em São Gens, do Julgado de Bouças (actual concelho de Matosinhos) a meia distância entre as já existentes no Porto e em Vila do Conde, para tornar mais eficaz a transmissão e captação de

¹⁶ GODINHO, Vitorino Magalhães, *Ensaio*, II, 2.ª ed., Lisboa, 1978, p. 192.

¹⁷ DINIS, A.J. Dias, *Monumenta Henricina*, vol. XI, Coimbra, 1970, p. 174.

¹⁸ DINIS, A.J. Dias, *idem*, vol. XII, Coimbra, 1971, p. 53. Documento publicado por AZEVEDO, Pedro Augusto de, *Documentos das Chancelarias régias anteriores a 1531 relativas a Marrocos*, Coimbra, 1915.

notícias sobre potenciais adversários: a atalaia devia lançar tantos fogos quantos fossem os navios inimigos avistados¹⁹. Aliás, como é sabido, já nos meados do século XIV (1359) o Rei D. Pedro ordenara o levantamento de duas torres, no rio Douro, uma em cada margem, na zona da actual ponte da Arrábida, para que, entre ambas, se lançasse uma cadeia de ferro que, atravessando o leito, impedisse o avanço das embarcações indesejadas²⁰.

No que se refere à punição, todas as acções que vimos documentadas conheceram a intervenção real.

Assim e no tocante a represálias, lembremos a notícia que nos deixou Garcia de Resende: tendo piratas franceses tomado uma caravela da Mina carregada de ouro, por volta de 1492, em altura de paz entre os dois países, logo o Rei de Portugal (contrariando a opinião dos seus conselheiros que preferiam o envio de uma embaixada à Corte francesa para negociar a restituição) deu ordens para que as naus daquela nação ancoradas nos portos de Lisboa, Algarve, Aveiro e Porto fossem confiscadas. E assim ficaram até que o Rei de França, pressionado pelos mercadores lesados, fez restituir a caravela e o seu conteúdo com o pedido de desculpas...²¹

A punição não era conduzida sempre do mesmo modo. Às vezes a represália pura e simplesmente não podia ser levada a cabo.

Quando, em 1471, o sobrinho do Conde de Warwick aprisionou as 12 naus, que atrás referimos, o monarca português fez reunir o seu Conselho pedindo a cada um a sua opinião, por escrito, sobre a resposta a dar. A maioria dos conselheiros alvitrou que a armada que se estava preparando para ir a África em jornada voluntária se devia antes dirigir a Inglaterra em expedição obrigatória a fim de castigar exemplarmente o agressor e dissuadir outros de causar tantos «malles e danos que cada dia e sem emmenda lhe faziam»²².

A nova de que o Conde de Warwick acabava de morrer na batalha que ditou a recuperação do trono inglês por Eduardo IV, confirmou o Rei na sua preferência pela via negocial que, ao que parece, foi coroada de êxito.

¹⁹ AHMP, *Livro Antigo de Cartas e Provisões*, fl. 86.

²⁰ AHMP, *Livro B*, fls. 208 v-210 v.

²¹ RESENDE, Garcia de, *ob. cit.*, p. 213.

²² PINA, Rui de, *Crónica de D. Afonso V*, cap. 162.

O que importa acentuar é que, mais uma vez, é ao mais alto nível que a ideia das negociações nasce e se desenvolve. Como escreve Auguste Toussaint é durante o século XV, à medida que a navegação se desenvolve nos mares da Europa que o direito marítimo internacional se começa a esboçar, contrariando autores (v.g. Jean Merrien) que relacionam tal ocorrência com as vicissitudes da guerra dos 100 anos²³.

Os exemplos referidos e outros que poderíamos lembrar apontam no sentido de se considerar ilegítimo o acto de corso praticado por nacionais de um Estado contra os naturais de outro com o qual mantivessem acordos de paz.

O pressuposto de que as relações de amizade ou inimizade entre os reinos se reflectiam positiva ou negativamente nas acometidas dos corsários surge bem visível na passagem do francês Cullam pelas nossas costas: em 1469 andava ele incomodando as lusas embarcações a ponto de a cidade do Porto, por ordem de el-Rei, se ter visto obrigada a organizar uma armada para pôr cobro às suas façanhas. Do recontro saiu vitorioso, como vimos, Fernão Alvarez Baldaia o qual, por esse facto, veio a ser distinguido pelo Rei com a tença anual de 8000 reais brancos²⁴.

Ora, em 1476, o «famoso cossairo frances certificado já das amizades e lianças destes Reinos com França»²⁵ ancorou em Lagos, para prestar reverência ao monarca português (que viajava para França) depois de, como aliado de Portugal, ter lutado ao nosso lado contra os castelhanos e mouros na operação que se chamou o «descerco de Ceuta». E durante aqueles anos de hostilidade aberta, Cullam dispôs-se a «andar de armada» contra os nossos adversários²⁶.

Entretanto, em fins de 1478 a França e Castela celebraram um tratado de paz em São Jean de Luz²⁷.

Não admira que, em breve, os corsários franceses reincidissem em ataques contra interesses portugueses. Assim se explica o atrevimento de João Bretão, o qual não hesitou em se postar à entrada do porto de Lisboa, na baía de Cascais, à espera das presas.

²³ TOUSSAINT, Auguste, *Histoire des Corsaires*, Paris, 1978, p. 3.

²⁴ DINIS, A.J. Dias, *Dois embaixadores ...*, cit., p. 105.

²⁵ PINA, Rui de, *Crónica de D. Afonso V*, cap. 19.

²⁶ PINA, Rui de, *ibidem*.

²⁷ SERRÃO, Joaquim Veríssimo, *História de Portugal*, II, 2.ª ed., Lisboa, 1979, p. 100.

Sobre a actuação deste corsário temos conhecimento de três cartas assinadas pela Rainha Dona Leonor: duas são dirigidas aos oficiais da Câmara Municipal de Lisboa e a terceira ao próprio corsário — a qual, de resto, segundo nos informa Eduardo Freire de Oliveira, não lhe teria sido entregue²⁸.

O que nos importa aqui salientar do seu conteúdo é que, mais uma vez, é o Poder constituído quem lidera o processo do trato com o pirata.

E neste caso, numa primeira abordagem, o Poder prefere a via da persuasão. O diálogo com o corsário era possível e, ao que parece, normal.

Na carta ao agressor a Rainha lembra-lhe que afinal ele já havia recebido do Rei de Portugal muitas honras e mercês e que poderia continuar a recebê-las. Para isso, não devia voltar a cair no erro de caçar à entrada dos portos do Reino. Antes devia dirigir-se para fora das «marcas dos lugares» do Reino para que os estrangeiros pudessem seguramente trazer suas mercadorias.

Mas subtilmente a Rainha passa da via dialogante à ameaça: antes dele, escreve, outros corsários haviam tentado a mesma sorte. Mas logo lhes era requerido que se fossem embora. Caso não cumprissem, contra eles era organizada uma armada. Ora com ele, João Bretão, o tratamento seria exactamente o mesmo.

A prova de que a Rainha se dispunha a castigá-lo está em que, nesse mesmo dia escreveu à Câmara de Lisboa a ordenar aos seus oficiais que requisitassem três ou quatro navios — «os maiores e mais veleiros e aparelhados que no porto dessa cidade estiverem» — e os preparassem para actuar em caso de necessidade.

Desconhecemos, por enquanto, o desfecho deste incidente.

Mas há outro aspecto que deveremos sublinhar: é que a causa da indignação da Rainha parece estar mais no facto de o corsário actuar «dentro das marcas dos mares deste Reino» do que na sua actividade considerada em abstracto. A expressão «marcas dos mares do Reino» é utilizada cinco vezes em duas destas três cartas — como que a significar que as fronteiras do território se prolongavam pelo mar dentro, até um limite razoável.

²⁸ O nosso colega Dr. Ivo Carneiro de Sousa facultou-nos amavelmente a cópia dessas cartas — gesto que agradecemos. Ver ainda OLIVEIRA, Eduardo Freire de, *ob. cit.*, pp. 349-352.

Não desejaríamos terminar sem propor uma última questão, porventura aquela que verdadeiramente interessa ao tema deste simpósio: qual foi o influxo do corso sobre o comércio dos portugueses no Atlântico?

No nosso ponto de vista, as acções do corso tiveram algum impacto. Com efeito, inquietaram os mercadores e as governanças das cidades, ocuparam o Rei e os seus conselheiros, obrigaram à preparação de armadas de defesa e contra-ataque, suscitaram o envio de embaixadores a países distantes para negociações nem sempre fáceis e nem sempre positivas.

Mas, no conjunto, subscrevemos a tese de Magalhães Godinho²⁹: não obstante a pirataria, o comércio lusitano pôde prosseguir em ascensão pelo menos até ao segundo quartel do século XVI. Só então as perdas serão graves, quiça irreparáveis.

²⁹ GODINHO, Vitorino Magalhães, *ob. cit.*, p. 190.