

— | | —

José António Rodrigues Pereira

HOMENS DO MAR

OS PORTUGUESES QUE SE DESTACARAM
NA HISTÓRIA MARÍTIMA DE PORTUGAL

a esfera  dos livros

*Aos meus netos
David Pereira
Boaventura Sousa
Vicente Pereira*

ÍNDICE

Introdução	11
D. Fuas Roupinho (?-1182?).	17
Almirante Manuel Pessanha (c. 1295-1342?).	20
Infante D. Henrique (1394-1460)	25
Gil Eanes (1414?-c. 1446)	33
Nuno Tristão (?-1446).	36
Diogo Cão (c. 1440-c. 1486)	39
Bartolomeu Dias (c. 1450-1500).	42
D. Francisco de Almeida (1450-1510)	46
Afonso de Albuquerque (1453-1515)	52
D. João II (1455-1495)	61
Pêro de Alenquer (c. 1455-1499)	70
Duarte Pacheco Pereira (1460-1533).	73
Família Reinél (c. 1462-1572)	80
Pedro Álvares Cabral (1468-1520)	83
Vasco da Gama (c. 1469-1524).	90
João de Lisboa (c. 1470-1526)	97
Fernão de Magalhães (c. 1480-1521)	102
D. João de Castro (1500-1548).	112
Família Homem (c. 1500-c. 1576).	118
Pedro Nunes (1502-1578)	121
Fernando Oliveira (1507-1581?).	126
Família Teixeira Albernaz (c. 1550-1699)	131
Padre António Vieira (1608-1697)	136

Martinho de Melo e Castro (1716-1795)	142
Inácio da Costa Quintela (1764-1838)	148
D. Domingos Xavier de Lima (1765-1802)	153
Joaquim Pedro Celestino Soares (1793-1870)	161
Patrão Joaquim Lopes (1798-1890)	169
João Maria Ferreira do Amaral (1803-1849)	175
José Rodrigues Maio (1817-1884)	185
César Augusto Campos Rodrigues (1836-1919)	189
D. Luís I (1838-1889)	195
Hermenegildo Carlos de Brito Capelo (1841-1917)	204
Gabriel Ançã (1845-1930)	210
Roberto Ivens (1850-1898)	214
António Artur Baldaque Pereira da Silva (1852-1915)	218
D. Carlos I (1863-1908)	223
João de Azevedo Coutinho (1865-1944)	231
Carlos Viegas Gago Coutinho (1869-1959)	237
Fernando Augusto Pereira da Silva (1871-1943)	248
Afonso Júlio de Cerqueira (1872-1957)	260
José Botelho de Carvalho Araújo (1880-1918)	265
Alfredo Botelho de Sousa (1880-1960)	270
Artur de Sacadura Freire Cabral (1881-1924)	275
Afonso Vieira Dionísio (1883-1945)	282
Manoel Maria Sarmiento Rodrigues (1899-1979)	286
Manuel Pereira Crespo (1911-1980)	291
Avelino Teixeira da Mota (1920-1982)	301
Francisco Correia Marques (1930-2006)	306
Jorge Manuel Catalão de Oliveira e Carmo (1936-1961)	310
Guilherme Almor de Alpoim Calvão (1937-2014)	315
Notas	325
Bibliografia	349

INTRODUÇÃO

Portugal está ligado ao mar e às actividades marítimas desde os primórdios da nacionalidade. Independente *de facto* desde 1143¹, e *de jure* desde 1179², as suas fronteiras terrestres ficariam praticamente estabilizadas desde 1297, pelo Tratado de Alcanizes³.

Com um litoral de 1102 quilómetros, o mar é um elemento de presença marcante em Portugal, cujo território em poucos locais excede 200 quilómetros de largura. Mesmo antes do *nascimento* do Estado Português, já a região onde está geograficamente implantado, no continente europeu, era frequentada por navegadores de diversas origens que aqui constituíam feitorias ou simplesmente utilizavam os seus portos e abrigos durante as viagens entre o mar Mediterrâneo e a Europa do Norte. Ainda durante o período que ocorreu entre a queda do Império Romano (476)⁴ e a Invasão Islâmica de Tarik⁵ (711), os povos que se tinham estabelecido junto da costa noroeste da Hispânia⁶, actuais regiões da Galiza e do Minho, sempre estiveram ligados à actividade marítima.

Na época do Condado Portucalense há algumas referências à actividade marítima, mas no posterior Reino de Portugal são já mais frequentes:

1140 – Uma esquadra de Cruzados escala o rio Douro;

1147 – Uma frota de Cruzados auxilia na conquista da cidade de Lisboa;

1178-82 – Combates e batalhas no mar entre portugueses e muçulmanos;

1184 – Uma esquadra transporta para Bruges a infanta D. Teresa⁷, para casar com o duque da Flandres;

1194 – Notícia do naufrágio, na Flandres, de um navio português;

1225 – Ataque de corsários ingleses a um navio português no golfo da Biscaia.

Os primeiros documentos relativos às actividades marítimas nacionais mostram que a pesca e o comércio marítimo eram factores importantes da economia medieval portuguesa, salientando-se, neste âmbito, a criação de uma feitoria na Flandres no último quartel do século XII e as negociações com a Inglaterra, já nos primeiros anos do século XIII.

A Marinha Portuguesa tem uma história que se confunde com a história da Nação, podendo afirmar-se que é uma História de Portugal vista do mar. Durante o primeiro século da nacionalidade, o esforço português concentrou-se na conquista aos muçulmanos dos territórios do Sul e na contenção de leoneses e castelhanos nas fronteiras a norte e a leste. A pressão de que o jovem Estado foi vítima, desde a origem, nas suas fronteiras terrestres, contribuiu para que visse no mar a opção para o seu desenvolvimento porque, apesar dos perigos que apresentava, era a única possibilidade de contacto permanente com o exterior. Pelo mar chegavam os reforços militares para as conquistas territoriais; pelo mar se recebiam e expediam mercadorias; no mar se obtinha uma parte importante dos alimentos. Seria a componente atlântica do País, que o diferenciaria dos restantes povos ibéricos e lhe permitiria resistir aos movimentos de unidade peninsular.

Terminada a conquista do território nacional, esforço gigantesco que ocupou cinco reinados, Portugal dedicou-se ao desenvolvimento dos seus recursos e orientou-se para o sector marítimo. A pesca desenvolveu-se e o comércio marítimo expandiu-se, especialmente depois da conquista de Lisboa, o melhor porto da costa ocidental da Península. O rei D. Dinis estabelece as bases orgânicas do País, através do desenvolvimento marítimo e, em 1317, contrata, para comandar as galés, o genovês Manuel Pessanha, com o título de *Almirante-mor*, o qual, a partir de 1320, lança com êxito alguns ataques aos portos árabes do Norte de África; Salé foi saqueada em 1321. É instituído o seguro marítimo, em 1323, criação de que Portugal terá sido pioneiro. Em 1336 e 1341, efectuam-se as primeiras tentativas de expansão oceânica, com as expedições luso-genovesas às ilhas Canárias, patrocinadas por D. Afonso IV, lançando Portugal no caminho da exploração do Atlântico.

Na segunda metade do século XIV, o rei D. Fernando I preocupou-se com a criação de uma Marinha forte, que servisse as suas aspirações militares e enriquecesse o Reino, monopolizando o comércio marítimo e instituindo, em 1377, privilégios para os proprietários de navios com mais de 100 toneladas. A pesca atingiu também grande desenvolvimento, praticando-se já no alto mar.

As duas personalidades que mais contribuíram para o desenvolvimento da presença portuguesa no mar foram D. Fuas Roupinho (?-1182) e o almirante Manuel Pessanha (c. 1295-1345).

A expansão marítima portuguesa, iniciada com a conquista de Ceuta (1415), levará ao desenvolvimento do comércio marítimo com a Europa e o Mediterrâneo, bem como às viagens de exploração do oceano Atlântico e da costa africana.

É uma época em que nos surgem numerosos Homens do Mar, uns que delinearam a estratégia desse avanço para o Atlântico, outros que levaram a cabo viagens cada vez mais longas e outros ainda que estabeleceram as bases para a permanência dos portugueses nesses novos territórios e no Norte de África, obrigando a estabelecer critérios para a escolha dos que iriam ser apresentados neste trabalho. Destacamos D. Henrique (1394-1460), Gil Eanes (1414?-c. 1446) e Nuno Tristão (?-1446), mas ficaram de fora muitos outros que navegaram sob as ordens do infante D. Henrique (1415-1460) e do mercador Fernão Gomes⁸ (1469-1480), descobrindo, em cerca de 65 anos, mais de 5400 milhas (cerca de 10 000 km) da costa africana, quatro arquipélagos (com um total de 23 ilhas) e navegando por uma área até então desconhecida de cerca de 3,4 milhões de milhas quadradas (cerca de 11,5 milhões de km²). Ou ainda, alguns daqueles que, com os seus estudos científicos, criaram as condições técnicas que tornaram viáveis aquelas expedições.

Com D. João II (1455-1495), Portugal estabelece a sua estratégia atlântica definindo objetivos nacionais que se manterão inalteráveis quase cinco séculos: a expansão marítima atlântica e a neutralidade nas disputas políticas europeias. Para além do próprio monarca, destacaram-se neste período os navegadores Diogo Cão (c. 1440-c. 1486), Bartolomeu Dias (c. 1450-1500), Pêro de Alenquer (c. 1455-1499), Vasco da Gama (1469-1524) e o cartógrafo Pedro Reinel (c. 1462-1542).

Com o início da presença portuguesa no oceano Índico, Portugal estabelecia a primeira rota marítima transoceânica e o primeiro império

européu nou tro continte. Lutando com os poderes instalados – que além de concorrentes comerciais eram inimigos políticos e religiosos –, Portugal e os seus Homens do Mar foram obrigados a estabelecer um novo poder marítimo naquela imensa região e a desenvolver várias ciências e artes que lhe permitissem manter uma hegemonia na área que duraria quase um século.

Também neste século (1500-1580) foi necessário estabelecer os critérios para definir quais os chefes militares, estrategas, exploradores e cientistas que iriam figurar na meia centena que nos propusemos divulgar; optámos por um grupo de personalidades genericamente conhecidas da maioria dos portugueses pelos seus feitos: Álvares Cabral (1468-1520), Duarte Pacheco Pereira (1460-1533), D. Francisco de Almeida (1450-1510), Afonso de Albuquerque (1453-1515) e Fernão de Magalhães (c. 1480-1521).

Mas também trouxemos para o nosso estudo alguns menos conhecidos, nomeadamente os cientistas, os cartógrafos e os estrategas: João de Lisboa (c. 1470-1526), Lopo Homem (c. 1500-1565) e Diogo Homem (1520-1557), D. João de Castro (1500-1548), Pedro Nunes (1502-1578) e Fernão de Oliveira (1507-1581).

Durante a chamada *monarquia dualista*⁹ (1581-1640), encontramos alguns portugueses, nomeadamente cartógrafos, geógrafos e construtores navais, a trabalhar no estrangeiro para o monarca que também o era de Portugal e que merecem figurar neste trabalho, como o caso dos cartógrafos da família Teixeira Albernaz (1450-1699), cuja dinastia se inicia com Pedro Fernandes.

Depois da Restauração (1640), apesar das tentativas de ressurgimento do nosso poder marítimo, o País iria necessitar de se aliar à potência marítima dominante – primeiro a Holanda e depois a Inglaterra – no sentido de assegurar a sua liberdade no mar que lhe permitisse manter as ligações com o ainda importante Império ultramarino, nomeadamente com o Brasil. Ressaltam neste período as propostas estratégicas do padre António Vieira (1608-1697).

No século XVIII, o desenvolvimento do comércio com o Brasil obriga ao desenvolvimento de uma marinha de comércio e da correspondente componente militar que lhe desse a necessária protecção contra os frequentes ataques de corsários e piratas franceses, espanhóis, argelinos e tunisinos. É uma época em que se começavam a distinguir os navios de comércio dos navios militares e onde se desenvolveram novas

infra-estruturas de apoio e se renovam os métodos de recrutamento e de instrução. Talvez por isso sobressaíam nesta época alguns dirigentes políticos, cientistas e académicos, a par dos chefes militares, destacando: Martinho de Melo e Castro (1716-1795), Costa Quintela (1764-1838) e D. Domingos Xavier de Lima, 7.º marquês de Nisa (1765-1802).

Surgem depois as Invasões Francesas, a Independência do Brasil e as Guerras Liberais que, durante quase 50 anos, vão arrastar Portugal para uma situação económica, social e política de permanente instabilidade e onde se distinguiriam numerosos académicos e estadistas que, apesar das condições em que o País vivia, lutaram pelo seu desenvolvimento científico e cultural; muitos deles, de imenso valor intelectual e profissional, seriam afastados e perseguidos por razões de natureza política.

A fidelidade à rainha era, depois das Guerras Liberais, o motivo primário de escolha para um qualquer cargo público, mesmo antes de ser verificada a capacidade técnica e profissional do candidato. Destacamos neste período, pelos seus méritos profissionais e científicos, Celestino Soares (1793-1870), Campos Rodrigues (1836-1919) e Ferreira do Amaral (1803-1849).

Embora sem poder marítimo – quase não havia navios mercantes nem militares –, os últimos anos da monarquia (1860-1910) mostram-nos um país desesperadamente apostado na sua expansão para África – o *novo Brasil em África* de Sá da Bandeira –, ocupando e colonizando regiões do interior africano em cujas costas os portugueses já estavam historicamente implantados desde os séculos XV e XVI.

Surgem as chamadas *Campanhas de Ocupação* que levaram Portugal a penetrar no interior do continente africano, quer com operações militares de pacificação, quer com expedições científicas para o conhecimento e cartografia dos novos territórios.

Também aqui vamos encontrar Homens do Mar que se distinguiram nas ciências, no ensino e nas diversificadas tarefas desenvolvidas em África e cujo auge foi atingido com a expedição *De Angola à Contra-costa*, ligando por terra os dois territórios sob administração portuguesa: D. Luís I (1838-1889), D. Carlos I (1863-1908), Baldaque da Silva (1852-1915), Azevedo Coutinho (1865-1944), Hermenegildo Capelo (1841-1917) e Roberto Ivens (1850-1898).

O final do século XIX é marcado também pela organização dos serviços de socorros a náufragos, ainda que de uma forma incipiente,

destacando-se figuras que lutaram no mar para salvar outras vidas, alguns deles verdadeiros heróis condecorados por monarcas ou chefes de Estado e reconhecidos pela generalidade dos portugueses: Joaquim Lopes (1798-1890), António Rodrigues Maio (1817-1884) e Gabriel Ançã (1845-1930).

A República surge-nos em tempos de grande instabilidade política internacional que resultaria na Grande Guerra (1914-1918) e onde novas acções heróicas são praticadas por Homens do Mar portugueses, como Afonso de Cerqueira (1872-1957), Carvalho Araújo (1880-1918) e Vieira Dionísio (1883-1945). Para além do esforço militar, os homens da Marinha de Comércio e da Marinha de Pesca também tiveram papel de relevo no abastecimento do País, efectuado sob duras e perigosas condições.

Após este conflito, e pelos ensinamentos que dele se retiraram – agora a luta no mar era tridimensional – com o uso de submersíveis e de aviões, surgem numerosos estudos sobre as *novas marinhas* onde se distinguiram na ciência, em lugares de chefia e na política alguns Homens do Mar que foram preparando o futuro de Portugal no mar: Sacadura Cabral (1881-1924), Gago Coutinho (1869-1959), Pereira da Silva (1871-1943) e Botelho de Sousa (1880-1960).

Para além dos Homens do Mar que se distinguiram em acções militares, surgem-nos cientistas, académicos e estrategas cujos estudos foram fundamentais na evolução das ligações de Portugal ao mar, nas actividades das pescas, do comércio marítimo e da capacidade militar: Sarmiento Rodrigues (1899-1979), Pereira Crespo (1911-1980), Teixeira da Mota (1920-1982) e Francisco Marques (1930-2006). Na segunda metade do século passado, durante os conflitos que assolaram os territórios sob administração portuguesa, outros Homens do Mar se distinguiram, sempre em defesa do País e dos interesses nacionais oficialmente estabelecidos: Oliveira e Carmo (1936-1961) e Alpoim Calvão (1937-2014).

Para além das suas actividades profissionais, os Homens do Mar portugueses distinguiram-se nas áreas científicas, culturais e políticas, como mostra a sua participação em numerosos Governos, na investigação científica e a sua eleição para organismos de natureza académica, cultural e científica, como ainda hoje acontece em importantes estabelecimentos de ensino superior, na Academia das Ciências de Lisboa, na Academia Portuguesa da História ou na Sociedade de Geografia de Lisboa.

Caxias, 25 de Janeiro de 2019.

D. FUAS ROUPINHO

(?-1182?)

D. Fuas Roupinho foi um fidalgo português que viveu no século XII, contemporâneo do nosso primeiro monarca, D. Afonso Henriques; desempenhou os cargos de alcaide de Porto de Mós e comandante das galés do rei de Portugal, cuja existência está documentada desde 1140, sendo o primeiro que obteve uma vitória no mar contra os Almóadas.

A figura de D. Fuas Roupinho foi, durante muitos anos, sujeita a alguma descredibilização. Estudos mais recentes, nomeadamente de Monteiro¹, Picard² e Silva³, vieram trazer novos elementos a esta figura⁴.

Este fidalgo português tem o seu nome associado também ao chamado milagre da Nazaré; segundo a lenda, terá sido salvo por um milagre de Nossa Senhora da Nazaré quando, numa caçada e em perseguição de um veado, esteve em risco de cair da falésia no Sítio da Nazaré. Neste local, hoje famoso pelas suas ondas gigantes e a prática de *surf*, existem umas marcas na rocha que, segundo a lenda, são dos cascos do cavalo do fidalgo.

A criação do Estado português, em meados do século XII, e a sua rápida expansão para sul, junto à orla ocidental da península Ibérica, criou grandes antagonismos com o reino muçulmano dos Almóadas.

O novo reino e a sua utilização da área marítima, como apoio das conquistas territoriais, fez alargar para o mar a área de guerra. O poder marítimo do novo Estado era ainda reforçado pelas forças navais cristãs que, do Norte da Europa, se dirigiam para o Próximo Oriente e apoiavam os monarcas lusitanos nas conquistas das povoações do litoral.

Há também indicações de que o rei de Portugal patrocinava esta forma de fazer a guerra no mar, pelo que se foi criando e desenvolvendo uma esquadra portuguesa, que disputava a primazia do controlo do mar aos Almóadas. Picard⁵ descreve mesmo essas lutas como *uma verdadeira Batalha do Atlântico*.

D. Fuas Roupinho, à frente de uma esquadra portuguesa, levando a bordo o infante D. Sancho, terá atacado a foz do rio Guadalquivir e os arrabaldes de Sevilha, no ano de 1179. Como represália, Ganim ibn Mardanish, comandante das galés de Ceuta, atacou e saqueou os arrabaldes de Lisboa. D. Fuas volta a largar para o mar com a sua frota e ataca a ilha de Saltes⁶.

No ano seguinte, 1180, Ganim e o seu irmão Abu-l-‘Ula prepararam uma expedição para atacar, de surpresa, o castelo de Porto de Mós, residência de D. Fuas, com o objectivo de o aprisionar ou eliminar. A sua frota de 10 galés aporta a São Martinho do Porto, onde desembarcam e os seus soldados avançam para o interior em direcção a Porto de Mós. Mas a aproximação dos navios muçulmanos fora observada por algumas galés portuguesas abrigadas em São Martinho, e que antes de largarem para norte, fugindo ao agressor, mandaram avisar o alcaide da presença do inimigo. Este manda reunir os seus homens de armas, pede reforços a Alcanena e Santarém e prepara-se para emboscar a coluna inimiga. Atacados de surpresa, os invasores são derrotados; os seus dois chefes aprisionados, juntamente com um elevado número de soldados, e levados para Coimbra, onde se encontrava o rei português. Sabendo que os navios inimigos ainda se encontravam ao largo e desguarnecidos – os seus soldados tinham sido derrotados em terra –, o fidalgo português reúne os seus navios e larga em sua busca.

Com as suas nove galés, D. Fuas Roupinho ataca, ao largo do cabo Espichel, os enfraquecidos e mal guarnecidos navios muçulmanos e, depois de um curto combate, tomou-os um a um, trazendo-os depois para Lisboa⁷. Era o dia 15 de Julho de 1180, e os portugueses, sob o comando de D. Fuas Roupinho, venciam o seu primeiro combate no mar.

Reforçada com os navios apresados, a esquadra portuguesa compõe-se agora de 21 galés; no ano seguinte, voltou a fazer-se ao mar, largando de Lisboa e navegando para sul, atacou diversos sítios da costa do Algarve e, continuando para leste, atacou o porto de Ceuta, de onde regressou com um valioso espólio. Corria o ano de 1181. Não tendo

havido reacção almóada – os seus navios tinham sido apresados e os seus chefes feitos prisioneiros –, o comandante português lança, no ano seguinte (1182), um novo ataque contra Ceuta com os seus 40 navios. Mas, avisados da aproximação dos navios portugueses, as esquadras de Sevilha (Abu-l-‘Abbas) e de Ceuta (Abd-Allāh b. Yāmi), num total de 54 navios, mantêm-se abrigadas em Gibraltar e, depois da passagem da esquadra lusitana, cercam-na dentro da baía de Ceuta obrigando-a a um combate desigual. Os portugueses foram derrotados, perdendo não só o seu comandante como 20 navios e deixando, nas mãos dos inimigos, 1800 prisioneiros⁸. Assim faleceu D. Fuas Roupinho, alcaide de Porto de Mós e a quem coube a glória de ter obtido a primeira vitória portuguesa no mar.

ALMIRANTE MANUEL PESSANHA

(c. 1295-1342?)

Manuel Pessanha é o nome português do navegador e comerciante genovês Manuel Pessagno, contratado por D. Dinis para dirigir a Marinha Portuguesa, após a morte do almirante Nuno Fernandes Cogominho. As primeiras referências à família Pessagno são feitas a Guilherme, senador de Génova em 1261, e a Nicolau, embaixador ao papa Martinho IV em 1281.

Manuel era considerado, quando veio para Portugal, uma *mais-valia* da família Pessagno. Seus irmãos Leonardo e António serviram em Inglaterra desde 1303, com os monarcas Eduardo II e Eduardo III. António Pessagno solicitou a Eduardo III, em 24 de Julho de 1332, que recomendasse o seu irmão e o seu sobrinho, Manuel e Carlos Pessanha, ao rei Afonso IV de Portugal.

Criado o cargo de almirante-mor da frota em 1307, foi nomeado para o ocupar Nuno Fernandes Cogominho. Falecido este em 1316, era necessário encontrar um substituto numa época em que ainda havia em Portugal pouca gente com experiência na arte e na prática da navegação. Tornou-se claro para o monarca que era necessário recrutar no estrangeiro o novo comandante da Marinha Portuguesa. Os Estados que então estavam na dianteira dos conhecimentos da navegação e do comércio marítimo eram Génova e Veneza; de um deles deveria vir o escolhido.

D. Dinis encarregou Vicente Enes César e João Lourenço, residentes em Avinhão, para, na qualidade de embaixadores, encontrarem a pessoa idónea ao desempenho daquele importante cargo. A escolha recaiu sobre

micer Manuel Pessanha e, tendo o rei sido informado da sua reputação, chamou-o para o seu serviço, com o título de Almirante-Mor das Frotas e Armadas do Reino. Num documento assinado em 1 de Fevereiro de 1317¹ estabeleciam-se as normas do contrato entre o rei de Portugal e dos Algarves e o genovês Manuel Pessanha, que era nomeado como almirante de Portugal, cargo que era hereditário. Ao almirante cabia uma recompensa monetária de 3000 libras anuais e aos seus 20 subordinados genoveses, alcaides das Galés, eram atribuídas 12 libras e meia mensais². Existem ainda outros documentos que confirmam e reforçam as normas de prestação de serviços da família Pessanha ao rei de Portugal, outorgados por D. Dinis, D. Afonso IV e D. Pedro.

Logo que assumiu o comando da frota, Pessanha começou a revelar os seus dotes e conhecimentos profissionais na sua organização e no recrutamento do pessoal do mar, criando as condições para dar caça aos piratas e corsários muçulmanos que assolavam as costas portuguesas, nomeadamente a do Algarve. Dispondo de habilidade insinuante para a diplomacia, e conseguindo a inteira confiança do rei, Pessanha foi também nomeado para algumas difíceis e delicadas missões de carácter diplomático.

Em 1320, Pessanha partiu para Avinhão, acompanhado por D. Gonçalo Pereira, deão do Porto, como embaixadores do monarca português para procurarem obter da Cúria a resolução de alguns negócios bem como obter do Papa um subsídio para a *Armada das Galés*. O projecto de desenvolvimento do poder naval, iniciado por D. Dinis, com grande clareza e visão estratégica, requeria uma Armada capaz de levar a guerra aos muçulmanos do Norte de África, implicando maiores recursos financeiros e, por isso, o apelo ao Papa para apoiar aquelas acções como se de Cruzadas se tratassem. A 10 de Setembro, o Papa assumia o solicitado, conforme carta endereçada ao soberano português. Conseguiu ainda Manuel Pessanha, nesta missão junto de João XXII, a separação definitiva da Ordem de Santiago de Portugal da sua congénere castelhana, facto confirmado por uma bula papal então expedida, terminando um gravíssimo conflito que afectava muito as relações entre as duas cortes cristãs peninsulares.

Em 1321, a frota portuguesa ataca a vila de Salé, na costa atlântica do Norte de África, então um importante entreposto comercial, muito frequentado por mercadores genoveses desde 1162, mas também uma importante base da pirataria contra o Algarve. Em 1327, Pessanha

comandou a esquadra que assolou a Galiza em auxílio dos movimentos militares do bispo do Porto, D. Vasco Martins, e do arcebispo de Braga, D. Gonçalo Pereira, que se opunham a uma incursão castelhana no Minho que provocara numerosas extorsões e mortes violentas. Recolheu a Lisboa após numerosos êxitos que incluíram o apresamento de muitas embarcações de pesca galegas e asturianas; simultaneamente, o almirante castelhano D. Alfonso Jofre Tenório fazia no Algarve acções de retaliação extremamente violentas.

Na Primavera de 1337, largou de Lisboa o almirante Pessanha com 30 galés para enfrentar a esquadra castelhana, mas um temporal assolou a esquadra, afundou alguns navios e os restantes, muito mal tratados, recolheram-se a Lisboa. Também a esquadra de Tenório, saída de Sevilha, sofreu pesadas perdas e voltou a este porto com os seus navios muito danificados³. No Verão, largou a frota novamente de Lisboa ao encontro da esquadra castelhana que largara também de Sevilha para assolar a costa portuguesa.

Encontraram-se as duas forças em 21 de Julho de 1337 ao largo do cabo de São Vicente; os portugueses com 20 galés e algumas naus e os castelhanos com 30 galés e um número indeterminado de naus⁴. As galés portuguesas atacaram com ímpeto o inimigo e conseguiram tomar nove galés inimigas. Mas houve qualquer acontecimento que mudou o rumo da batalha. Segundo Saturnino Monteiro⁵, poderá ter sido o aparecimento de um vento sudoeste bonançoso que permitiu às naus castelhanas participar no combate e abalroar algumas galés portuguesas; atacaram-nas depois com pedras, ferros, setas e virotões – tática que D. Tenório já utilizara contra os muçulmanos, com grande êxito. As naus portuguesas, pelo contrário, navegando com vento contra, não puderam entrar no combate. Alguns navios portugueses são tomados e outros afundados; duas galés castelhanas aferraram a capitânia portuguesa que, depois de um duro combate, conseguem tomar, aprisionando o almirante Manuel Pessanha e o seu filho Carlos e abatendo o estandarte real português. Com a rendição da capitânia, os restantes navios portugueses põem-se em fuga perseguidos pelos castelhanos, conseguindo alguns escapar. A esquadra portuguesa teve seis navios afundados e 8 tomados pelo inimigo. Os navios portugueses apresados foram levados para Sevilha, onde entraram a reboque dos navios castelhanos, com os pendões arrastando pela água, o sinal da sua derrota. Os mais de 1000 prisioneiros portugueses foram obrigados a desfilar pelas ruas de

Sevilha com cangas ao pescoço, com excepção do almirante e do seu filho. O estandarte real foi exibido na catedral.

Só com a paz de 1339 foram libertados os prisioneiros portugueses; Afonso XI necessitava concentrar-se na luta contra os muçulmanos que estavam a transportar grandes efectivos militares de África para a Península, depois de destroçarem a armada castelhana e matarem o almirante Tenório. Na Primavera de 1340, o rei de Granada pôs cerco a Tarifa e Afonso XI pediu auxílio a todos os monarcas cristãos da Península. D. Afonso IV enviou 10 galés comandadas por Carlos Pessanha, que foram utilizadas na defesa da cidade e do seu acesso por mar. No ano seguinte, já depois da Batalha do Salado, seguiu uma esquadra em auxílio dos castelhanos, agora comandados pelo almirante Bocanegra. Dez galés sob o comando de Manuel Pessanha, que se juntaram às 15 galés genovesas, 20 castelhanas e 12 naus da Galiza e Astúrias.

A frota cristã, sob o comando de Bocanegra – ainda inferior às 83 galés de Granada e de Marrocos, reunidas em Ceuta –, efectuou ataques parcelares, derrotando no porto de Algeciras 12 galés granadinas e, ao largo daquele porto, mais 13 galés que já seguiam para Ceuta, impedindo-as de se juntarem ao grosso da frota. Com as oito galés apresadas nestes combates a reforçar a sua frota, os cristãos, moralizados com as duas vitórias, decidem atacar Ceuta. Num duro combate ao largo daquela cidade, envolvendo mais de 100 navios, os muçulmanos viriam as suas capitânicas serem tomadas, levando os restantes navios a fugir para Ceuta⁶. De acordo com as instruções recebidas, a frota portuguesa retirou para Lisboa após este combate, apesar das solicitações de Bocanegra para que continuasse no Estreito. Mas Pessanha e os que o acompanhavam, apesar das provas dadas de coragem e empenho, andavam de má vontade por não terem ainda esquecido as humilhações sofridas após a Batalha do Cabo de São Vicente. Esta batalha, ao largo de Ceuta, deu aos cristãos, definitivamente, o domínio do mar no estreito de Gibraltar.

Percebe-se bem a influência dos ensinamentos que Pessanha e os seus 20 genoveses *sabedores de mar* tiveram na Marinha Portuguesa, pois tratou-se da criação de um verdadeiro Estado-Maior – e não apenas a acção de um homem – na execução de um plano de longo prazo: o desenvolvimento da Armada e do Comércio Marítimo.

No ano de 1341 partiram de Lisboa 3 galés tripuladas por genoveses, catalães e portugueses, com o genovês Nicoloso da Recco como piloto,