

A Ordem do Templo (1119-1312) angariou justa reputação por sua bravura militar e seu zelo religioso, além de um bom punhado de aspectos controvertidos que persistem até os dias atuais. Excelentes soldados que combatiam até o martírio, possuidores orgulhosos de seus próprios bens (malgrado o voto de pobreza dos irmãos), os templários amealharam, ao longo de seus quase duzentos anos de existência formal, um patrimônio formidável, que incluía uma esquadra naval. Desde os primórdios, os pobres cavaleiros de Cristo e do Templo de Salomão souberam empregar as crescentes e abundantes doações em terras européias, que suprissem a Ordem no teatro de operações do Oriente. Produzia-se vinho, trigo, aveia, suprimentos, armas, lã, roupas e outros gêneros – assim como se criavam cavalos, fundamentais à ordem – em commanderies, granjas e fazendas em França, Inglaterra, Escócia, Itália¹; e toda a produção sustentava a Ordem naquilo que era sua raison d'être: a Cruzada contra o infiel na Terra Santa.



A impressionante quantidade de víveres e toda sorte de bens e produtos que os templários precisavam fazer trafegar no Mediterrâneo – mas também no Atlântico e no Adriático – sugere que em algum momento a Ordem optou por ter uma frota própria, adaptando-se assim às peculiaridades do comércio portuário, da carpintaria naval e dos estatutos das cidades marítimas, que faziam da navegação sua riqueza. Controverte-se a respeito do tamanho desta esquadra. Uma vertente diz que ela foi pequena, louvando-se na escassez de registros sobre navios templários – argumento, aliás, desenganadamente frágil²; outros estudiosos defendem que os templários alugavam navios, enquanto outros ponderam que não deveria fazer parte das diretrizes estratégicas da Ordem ter vasos – fossem cargueiros ou de guerra –, porque suas prioridades eram efetivos e imobiliário no Oriente.



É legítimo, no entanto, acreditar que o Templo teve sua própria frota. Primeiro, porque nos revelam os nomes de algumas de suas naus: o Falcão do Templo – nau capitânea no Mediterrâneo –, o Templere, o Buteo do Templo, o Buscart do Templo, além de outros como o Grande Navio (do Templo).



Falcão do Templo

Rosa do templo o boa ventura, Santa Anna, o Angelica. Segundo, porque o estilo templário era considerada sua envergadura patrimonial e sua missão, não depender de nada nem de ninguém: tinham sua regra, suas propriedades, seus castelos, suas igrejas, seus empregados, seus capelães, seus créditos, seus expedientes bancários: porquê não teriam – quando menos a médio prazo – seus próprios navios?

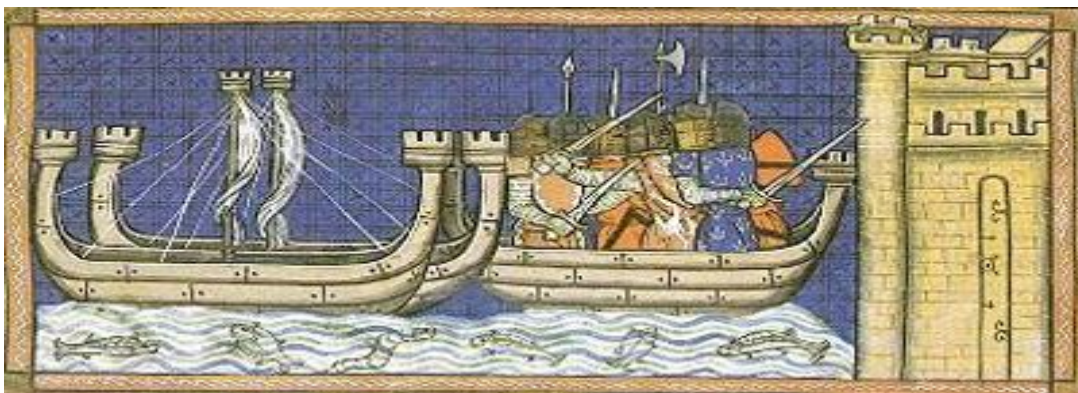


Os cruzados chegam à Constantinopla (iluminura do Séc. XV)

Além disso, é razoável pensar que a Ordem, tendo que cruzar principalmente o Mediterrâneo para escoar sua produção – voltada para a subsistência dos irmãos no Ultramar –, e o fazendo em escala monumental, tenha em algum momento resolvido emancipar-se de terceiros e se valer de seus próprios navios. Muito cedo, os templários viram que sua navegação podia, além de diminuir os custos, lhes render lucro – aliás, como tudo em que colocaram as mãos –, cobrando para transportar peregrinos que preferiam fazer a travessia marítima confortavelmente escoltada pelo pavilhão da Ordem. O transporte de irmãos, empregados, bens e produtos era para o Templo uma tarefa imprescindível, malgrado rotineira; nos Estados Latinos do Oriente, os irmãos sofriam sucessivos revezes, o que obrigava a uma permanente reposição de quadros, equipamentos e víveres. Assim o foi ao longo de toda a existência da Ordem, até a queda de Acre (1291).

Ser independente do ponto de vista naval significava muito, estratégica e economicamente, para os templários. Uma vez que a ligação Ocidente-Oriente era vital, esse tráfego só poderia ser feito com proveito se a Ordem não ficasse à mercê de oscilações de aluguel, indisponibilidades temporárias ou restrições corporativas que poderiam perfeitamente estrangular a comunicação mediterrânea, fazendo agonizar as bases templárias na Palestina.

Embora se questione a utilização da esquadra templária em batalhas marítimas, sabe-se que na última década do Século XIII o grão-mestre Jacques de Molay ordenou pressão sistemática de seus cavaleiros baseados em Chipre contra os mamelucos mediante incursões navais ao longo da costa egípcia, além de manter uma guarnição em Ruad10, na costa síria.



São Luis desembarca em Damietta, Egito

Os templários tinham dois importantes portos: La Rochelle, atlântico, e Marselha, mediterrâneo. Na França mediterrânea, a presença da Ordem nas cidades portuárias era impressionante: desde Collioure, nos Pirineus Orientais (quase Espanha), passando por Montpellier, Aigues Mortes, seguindo rumo leste por Toulon, St. Tropez, St. Raphaël, Antibes, Nice, Villefranche-sur-Mer, Beaulieu, Mônaco, até Menton, na fronteira com a Itália.

Na Itália, os templários operavam no Adriático em Brindisi, Barletta, Trani, Fari; e em Messina, na Sicília, junto ao Tirreno. Na Espanha, tinham bases navais importantes, ou castelos, em Maiorca, Tenerife, Alicante e Peñíscola; em Portugal, usavam o Porto de Serra d'El Rei, um enclave portuário erigido por Gualdim Pais, legendário Mestre do Templo português, além de estarem sediados em Chipre.



Porto de Nápolis na Idade Média

Acre foi o mais importante porto templário. De fato, a única vez que a regra menciona navios da Ordem, o faz referindo-se ao comando da casa naquela cidade¹¹; quatro anos após a queda de Jerusalém (1187), a cidade tornou-se o quartel-general das ordens militares nos Estados Latinos do Oriente. Além dela, os templários fundeavam suas naus, na Terra Santa, nos portos de 'Atlit, Cesaréia, Tiro, Sidon, Gibelet, Tripoli, Tortosa e Antioquia.

Com a queda de Acre, em 18 de maio de 1291 – onde o Falcão do Templo¹² teve destacada atuação, resgatando mulheres, crianças, civis, dignitários ocidentais e riquezas, conduzindo-os a 'Atlit –, a Ordem concentrou suas atividades em Paris¹³. Em breve a frota perderia seu sentido prioritário de transporte para o Oriente; era o início do fim.

Da ação-relâmpago que o rei Felipe o Belo desencadeou, em 13 de outubro de 1307, contra os templários na França, repontou uma dúvida que perdura há séculos sobre o tesouro do Templo. Especula-se, entre outras hipóteses, que dignitários da Ordem teriam embarcado com as riquezas templárias em 18 navios, ancorados em La Rochelle¹⁴: a sorte do tesouro do Templo estaria, assim, inexoravelmente ligada à de suas embarcações...

Mas qual o destino da frota templária? É possível que os navios tenham tido destinos diferentes; informações fragmentárias apontam portos escoceses, cipriotas, portugueses, ou aproveitamentos em ações piratas, por represália ou ofício. De todo modo, é seguro afirmar que Portugal auferiu benefícios imediatos deste desmantelamento: de La Rochelle, os templários que se fizeram ao mar para evitar o confisco das naus aportaram no Porto de Serra d'El Rei, na costa portuguesa.

Os templários eram tradicionais aliados da Coroa portuguesa contra o infiel e fruíam há quase dois séculos de um extenso patrimônio e uma série de privilégios em Portugal. Contrário à perseguição da Ordem, o rei dom Dinis reteve todos os direitos e bens templários até conseguir obter do papa, em 1309, a criação da Ordem de Cristo, legítima sucessora do Templo no reino português; todo o conhecimento naval dos templários em matéria de rotas marítimas, comércio, tecnologia e construção passaram, assim, à nova Ordem, que assumiu uma ostensiva vocação naval.

O Infante dom Henrique, o Navegador, que se sagrou cavaleiro da Ordem em 1415, devotou expressivo tempo aos estudos e pesquisas na base naval de Lagos, no Algarve. A lendária Escola de Sagres – patrocinada pela riqueza da Ordem de Cristo – investiu em conhecimento naval de ponta e fez de Portugal o maior império marítimo da época; e as conquistas feitas por navegadores como Vasco da Gama, Bartolomeu Dias e Pedro Álvares Cabral, vinculados à Ordem, parecem confirmar que uma parte preciosa do Tesouro do Templo era nada menos que sua indefectível mestria nos mares.

1 Em Portugal e Espanha a Ordem teve um papel quase exclusivamente militar, por força das campanhas cruzadas que então tinham lugar ali.

2 Provavelmente destruiu-se o arquivo principal da Ordem quando os turcos otomanos tomaram Chipre, em 1571. Em 30 de setembro de 1943 os alemães incendiaram criminosamente o inestimável Arquivo Angevino – coleção de 500.000 documentos que cobriam o período 1265-1435 –, que estava depositado em Nápolis; importantes informações da vida naval templária perderam-se neste atentado à civilização. Benedetto Croce propôs a publicação de um volume dos registros angevinos reconstituídos, o que ocorreu seis meses mais tarde.

3 Le Faucon du Temple, assinalado em Acre em 1291 e em Chipre em 1301, segundo o Notai Genovesi in Oltremare, 1300-1301.

4 Le Templère, Le Buszard du Temple e Le Buscart du Temple (este último, intraduzível) operavam em La Rochelle no transporte do vinho do Poitou para a Inglaterra, segundo registros de 1230-1231 (Public Records, Londres);

5 La Gran Nave, aparentemente fundeada em La Rochelle. Alugada e depois vendida ao rei da Inglaterra Henrique III, segundo Malcolm Barber (Supplying the Crusader States: The Role of the Templars, em Crusaders and Heretics, 12th-14th Centuries, pág. 324, Variorum (Ashgate Publishing), Aldershot, 1995).

6 La Rose du Temple consta dos registros de Marselha de 1288-1290, assim como La Bonne Aventure (1248).

7 Santa Anna, em operação no porto cipriota de Famagosta em 1302 (Notai Genovesi in Oltremare, 1302).

8 O Angelica figura como um dos navios do Templo registrados no Arquivo Angevino durante o período 1270-1274, assistindo o sul da Itália.

9 No processo dos templários há uma referência a um oficial da Ordem chamado “mestre de travessias” (master of passages), operando em Marselha; a informação é de Malcolm Barber (The New Knighthood – A History of the Order of the Temple, pág. 238, Cambridge University Press, Cambridge, 1998).

10 Ruad – ilha próxima ao porto de Tortosa, na Síria – foi tomada pelo Templo em 1300. Em 26 de setembro de 1302, duzentos templários, centenas de arqueiros e homens e mulheres sob o comando do marechal da Ordem, Barthélemy de Quincy (que morreu no combate), finalmente capitularam, após o desembarque da frota mameluca. Embora a rendição tenha sido à condição de uma retirada segura, os mamelucos romperam o acordo e executaram imediatamente todos os sírio-cristãos. Feitos prisioneiros, os templários foram levados para o Cairo, onde morreram de fome e maus-tratos após anos e anos recusando-se a abjurar a fé cristã, mesmo com a promessa contínua de receberem “muitas riquezas e bens”.

11 “119. (...) Todos os navios pertencentes à casa em Acre estão sob o comando do Comandante da Terra. E o comandante da cúpula de Acre e todos os irmãos que estão sob as suas ordens e seu comando, e todas as coisas que os barcos transportam devem ser entregues ao Comandante da Terra. (...)”. Este artigo estava na Seção dos Retraís do Comandante da Terra de Jerusalém e do Reino; isso significa que foi escrito antes de 1187, já que tal dignidade deixou de existir com a perda de Jerusalém. Também o artigo 122 obvia este dado cronológico: menciona-se a guarda da Verdadeira Cruz, que os templários perderam na terrível batalha de Hattin (4 de julho de 1187).

12 O Falcão do Templo, comprado dos genoveses, tinha como capitão o marinheiro Roger de Flor, cujas virtudes navais o fizeram sargento do Templo. Era o maior navio da época, e parece ter-se dedicado – além do tráfego ordinário – a ações templárias de pirataria no Mediterrâneo. Com a queda de Acre, Roger de Flor entregou-o ao Templo em Marselha.

13 A queda de Acre ocasionou a mudança do quartel-general dos templários para Chipre; após o incidente de Ruad, a Ordem começou a ficar à deriva no Oriente.

14 Segundo o historiador alemão Heinrich Finke, em 1308 o templário Jean de Chalonis declarou ao Papa, em Poitiers, que Gerard de Villiers – preceptor do Templo – escapou com 50 cavaleiros em 18 navios da Ordem em La Rochelle, levando também o tesouro da Ordem.

