



Academia de Marinha



MEMÓRIAS
2015

VOLUME XLV

LISBOA
2016

Ficha técnica

Título: Memórias 2015

Edição: Academia de Marinha, Lisboa

Coordenação e revisão: Luís Couto Soares e José dos Santos Maia

Capa: Relógio de sol equatorial e universal, com Equação do Tempo, c. 1765.
Latão e latão prateado. Assinado *G(eorge) Adams N° 60 Fleet Street London*
Colecção LCS. Foto de Mário Carvalho

Data: Dezembro 2016

Tiragem: 200 exemplares

Impressão e acabamento: ACD PRINT, S.A.

Depósito legal: 418113/16

ISBN: 978-972-781-129-8

ÍNDICE

Titulares dos cargos estatutários em 2015	XI
Vida académica	XII
Lista de Membros eleitos	XVI
Sessões culturais	
13 JANEIRO	
Argélia, terra e mar na rota do futuro*	
António Dias Farinha	
20 JANEIRO	
Gestão do Espaço Transfronteiro Marítimo*	
Fátima Lopes Alves	
27 JANEIRO	
SESSÃO SOLENE DE ENTREGA DO PRÉMIO <i>ALMIRANTE TEIXEIRA DA MOTA</i> /2014	
Alocução do Presidente	19
Nuno Vieira Matias	
Avelino Teixeira da Mota. O Mar, o Além-Mar e as Ciências	23
Carlos Baptista Valentim	
3 FEVEREIRO	
SESSÃO DE HOMENAGEM AO ALMIRANTE JOÃO DE AZEVEDO COUTINHO POR OCASIÃO DO SESQUICENTENÁRIO DO SEU NASCIMENTO, NA SGL	
Homenagem ao almirante João de Azevedo Coutinho	35
Nuno Vieira Matias	
João de Azevedo Coutinho: marinheiro, soldado e político	39
António Costa Canas	
10 FEVEREIRO	
O Poder Marítimo Nacional e a Independência Estratégica	59
Francisco Vidal Abreu	
Apresentação do livro <i>Actas do Seminário a Marinha em África</i>	67
José Castanho Paes	
O Mar em Cervantes	77
João Abel da Fonseca	

24 FEVEREIRO

**Da Cochinchina ao Vietname – cinco séculos
de relações com Portugal***

Isabel Mourão

**Champá e a Cochinchina (Vietname)
nos roteiros portugueses dos séculos XVI e XVII***

Luís Semedo de Matos

3 MARÇO

O Sistema da Autoridade Marítima

93

José Silva Carreira

10 MARÇO

Portugal, a estratégia marítima e o papel da União Europeia

109

Victor Lopo Cajarabille

17 MARÇO

A Suma Oriental de Tomé Pires – 500 anos da sua produção*

João Teles e Cunha

24 MARÇO

Sá da Bandeira – O militar-político e a Marinha (1832-1870)

125

Fernando David e Silva

Sá da Bandeira – O diplomata do abolicionismo*

Cátia Miriam Costa

31 MARÇO

Os Missionários do Extremo Oriente,

137

Lusíadas que Camões não cantou

Eduardo de Arantes e Oliveira

7 ABRIL

Retumbante vitória naval portuguesa em Macau, há 205 anos

173

António Alves-Caetano

14 ABRIL

Ceuta, a chave do Mediterrâneo*

João Paulo Oliveira e Costa

21 ABRIL

A conquista de Ceuta: aspectos políticos e estratégicos

187

João Brandão Ferreira

28 ABRIL

A pirataria marítima no século XXI*

Henrique Portela Guedes

5 MAIO

O papel da ciência polar no mundo através da ciência, educação e política*

José Carlos Caetano Xavier

12 MAIO

Biodiversidade marinha da Madeira*

Mafalda Freitas

19 MAIO

SESSÃO SOLENE NO ÂMBITO DAS COMEMORAÇÕES DO DIA DA MARINHA

Das razões de Zurara à chegada à Índia*

Guilherme d'Oliveira Martins

Portugal no seu imaginário. Do passado ao futuro

209

Uma visão de marinheiro

João Pires Neves

26 MAIO

A Carreira da Índia nos arquivos italianos

229

Francesco Guidi Bruscoli

30 MAIO

11ª SESSÃO CULTURAL CONJUNTA ICEA-AM, ERICEIRA

“Nos 500 anos da morte de Afonso de Albuquerque”

Dinâmicas num governo à distância – da adaptação funcional às autonomias e novas mentalidades*

Leonor García da Cruz

Os primórdios das relações na China. Ecos do valor dos Portugueses após a conquista de Malaca por Afonso de Albuquerque*

Manuel Cadafaz de Matos

Miscigenação na Índia portuguesa:

desenvolvimentos a partir de Afonso de Albuquerque*

João Teles e Cunha

A Oriente de Malaca. A China Ming e a estratégia global de Afonso de Albuquerque

243

Paulo Sousa Pinto

2 JUNHO

A Embaixada de D. García de Silva y Figueroa à Pérsia*

Rui de Sousa Loureiro

9 JUNHO

Afonso de Albuquerque – o obreiro da Expansão Portuguesa no Oriente 257

José Leiria Pinto

Afonso de Albuquerque e a Arte da Guerra 263

Fernando Gomes Pedrosa

16 JUNHO

Novas perspectivas sobre a História da Expansão 289

**Portuguesa – Estado *versus* indivíduos na construção
do império marítimo português**

Amélia Polónia

23 JUNHO

**O exercício da soberania pelo conhecimento, nas Selvagens
e no mar profundo Português***

Manuel José Biscoito

30 JUNHO

Protecção de recursos marinhos – perspectiva jurídica internacional 309

Cristina Lança

7 JULHO

**A importância dos submarinos da classe Tridente
no apoio à soberania nacional***

Bruno Amaral Henriques

14 JULHO

**Os Açores, centro permanente de estudos meteorológicos
no atlântico***

Eduardo Brito de Azevedo

15 SETEMBRO

O Financiamento e a Economia do Mar – desafios futuros 321

Miguel Marques

22 SETEMBRO

Viagens através dos relatórios de médicos navais*

António Rocha de Freitas

- 29 SETEMBRO
1939-1945: A Guerra que começou duas vezes*
 José Viriato Soromenho-Marques
- 6 OUTUBRO
Desafios actuais e futuros para o ensino náutico 339
 José Dores Costa
- 13 OUTUBRO
A Marinha de Comércio Nacional – a visão prospectiva possível*
 António Maia Seco
- 20 OUTUBRO
Dos Mares da China ao Porto de Lisboa – Narrativas Portuguesas da China de D. Jerónimo Osório a Tomás Pereira 347
 Cristina Costa Gomes
 Isabel Murta Pina
- 30 OUTUBRO
 SESSÃO FINAL DO COLÓQUIO LUSO-BRASILEIRO “DO REINO DE PORTUGAL AO REINO UNIDO DE PORTUGAL, BRASIL E ALGARVES”
Un modelo atlântico para un reino transatlántico: Gran Bretaña y la formación del Reino Unido de Portugal, Brasil y los Algarves *
 Alicia Laspra
A primeira viagem marítima de Q.M.R. Ver Huell ao Brasil 365
 Edivaldo Boaventura
Encontros Imperiais em águas do Atlântico sul: os ataques corsários ao Rio Janeiro durante a Guerra de Sucessão Espanhola*
 Ângela Domingues
O Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, visto à luz da legislação de 1815-1816: Perspectiva de Antropologia do Estado*
 João Pereira Neto
A emblemática Luso-Brasileira.
O Brasil, Reino Unido a Portugal e Algarves*
 Maria Eurydice
- 3 NOVEMBRO 381
Revisitando a obra e o legado de Baldaque da Silva
 Jorge Moreira Silva

10 a 12 NOVEMBRO

XIV Simpósio de História Marítima

“Ceuta e a Expansão Portuguesa”**

24 NOVEMBRO

O Almirante Marquês de Nisa nos 250 anos do seu nascimento 393

José Rodrigues Pereira

1 DEZEMBRO

O 1º de Dezembro. A afirmação da nacionalidade portuguesa 425

face à Espanha e ao Mundo

Alexandre de Sousa Pinto

15 DEZEMBRO

DESPEDIDA DO CONSELHO ACADÉMICO

Alocução do Presidente 435

Nuno Vieira Matias

Por ocasião da despedida do Almirante Vieira Matias 445

Francisco Vidal Abreu

* Não publicado neste volume das Memórias por falta do texto

** Editado nas Atas do XIV Simpósio de História Marítima da Academia de Marinha

TITULARES DOS CARGOS ESTATUTÁRIOS EM 2015*

Presidente

Almirante Nuno Gonçalo Vieira Matias

Presidente da Classe de História Marítima

Professor Doutor Francisco José Rogado Contente Domingues**

Professor Doutor António Manuel Dias Farinha***

Presidente da Classe de Artes, Letras e Ciências

Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito

Secretário-geral

Capitão-de-mar-e-guerra Adriano Manuel de Sousa Beça Gil

Secretário da Classe de História Marítima

Dr. João Abel Rodrigues Baptista da Fonseca

Secretário da Classe de Artes, Letras e Ciências

Capitão-de-mar-e-guerra José Manuel Malhão Pereira



* De acordo com a eleição na Assembleia dos Académicos de 30 de Novembro de 2012, homologada em 7 de Dezembro de 2012 pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada.

** Exonerado, a seu pedido, em 23 de Fevereiro de 2015, conforme Despacho do Presidente da Academia de Marinha.

*** Nomeado em substituição, por Despacho do Presidente da Academia de Marinha, nos termos do número 3 do artigo 17º do Regulamento da Academia de Marinha.

VIDA ACADÉMICA

Entrega do Prémio *Almirante Teixeira da Mota* / 2014

Em sessão solene presidida pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, foi entregue em 27 de Janeiro o Prémio *Almirante Teixeira da Mota* /2014 à obra “A Economia Marítima de Portugal: Uma Análise Estratégica sobre as Oportunidades da Economia do Mar em Portugal nos seus diferentes sectores de actividade”, da autoria de Tomás Freire d’Andrade de Albuquerque Rodrigues, e atribuídas Menções Honrosas às seguintes obras: “As Ásias, a Europa e os Atlânticos – sob o Signo da Energia – Horizonte 2030”, de Ana Catarina Mendes Leal e José Félix Ribeiro; “A protecção da biodiversidade marinha através de áreas protegidas nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição do Estado: discussões e soluções jurídicas contemporâneas – o caso português”, de Marta Chantal Machado Ribeiro; e “Os desafios de Orta. Colóquios dos Simples, Goa 1563”, de Teresa Nobre de Carvalho.



Sessão cultural conjunta com o ICEA

Em 30 de Maio teve lugar no Auditório da Casa de Cultura Jaime Lobo e Silva, na Ericeira, a 11ª sessão cultural conjunta com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, subordinada ao tema “Nos 500 anos da morte de Afonso de Albuquerque”.

Foram apresentadas, seguidas de debate, as comunicações: “Dinâmicas num governo à distância – da adaptação funcional às autonomias e novas mentalidades”, pela professora

doutora Leonor García da Cruz; “Os primórdios das relações na China. Ecos do valor dos Portugueses após a conquista de Malaca por Afonso de Albuquerque”, pelo académico Manuel Cadafaz de Matos; “Miscigenação na Índia portuguesa: desenvolvimentos a partir de Afonso de Albuquerque”, pelo académico João Teles e Cunha; e “A Oriente de Malaca. A China Ming e a estratégia global de Afonso de Albuquerque”, pelo académico Paulo Sousa Pinto.

A sessão terminou com alocações dos presidentes Vieira Matias e Viegas Freitas.

XIV Simpósio de História Marítima

De 10 a 12 de Novembro decorreu o XIV Simpósio de História Marítima, subordinado ao tema “Ceuta e a Expansão Portuguesa”.

Na sessão solene de abertura, presidida pelo Almirante Chefe de Estado-Maior da Armada, depois da alocação do Presidente Nuno Vieira Matias, e da introdução ao tema do Simpósio pelo Presidente da Comissão Científica, Prof. Doutor António Dias Farinha, a académica Maria Helena da Cruz Coelho proferiu a Conferência de Abertura, intitulada “Ceuta: um marco no processo legitimador da dinastia de Avis”.

Na sessão de encerramento, novamente presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, foi apresentada a conferência “Ceuta e a Expansão: uma nova definição da Fronteira Marítima Portuguesa”, pelo académico Luís Adão da Fonseca, da Comissão Científica do simpósio.

Foram apresentadas 34 comunicações, seguidas de debate, nos três dias do simpósio.





Assembleias dos Académicos

Foram realizadas cinco Assembleias dos Académicos:

- a) 30 de junho, pelas 15h30, para eleições nas diversas categorias de membros;
- b) 29 de setembro, pelas 16h00, para eleições nas diversas categorias de membros;
- c) 17 de novembro, pelas 15h30, para eleição do Conselho Académico para o triénio 2016/2018;
- d) 17 de novembro, pelas 16h00, para apreciação e discussão da proposta do Regulamento Interno da Academia de Marinha;
- e) 15 de dezembro, pelas 16h00, para apreciação e deliberação sobre o relatório de atividades de 2015.

Prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues* / 2015

Por deliberação do Júri, de 17 de novembro de 2015, o Prémio *Almirante Sarmiento Rodrigues* /2015 foi atribuído à obra “A institucionalização do ensino da náutica em Portugal (1779-1807)”, da autoria de Nuno Martins Ferreira.

Lançamento e apresentação de livros

- *Memórias 2011*
- *Memórias 2012*
- *Memórias 2013*
- *Actas do XII Simpósio de História Marítima “Dos Primórdios ao Infante”*
- *Actas do Seminário “A Marinha em África (1955-1975). Especificidades”*

Sessões realizadas

Ao longo do ano foram realizadas 33 sessões ordinárias, duas sessões solenes, uma sessão cultural conjunta com o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, uma sessão de homenagem conjunta com a Sociedade de Geografia de Lisboa, e a sessão final do Colóquio Luso-Brasileiro “Do Reino de Portugal ao Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves”.

Os textos das conferências apresentadas encontram-se no corpo destas *Memórias*, excepto nos casos em que não foi possível a sua entrega por parte dos autores.

Académicos falecidos

Humberto Baquero Moreno

Saravut Wongngernyuang

Armando da Silva Saturnino Monteiro

Fernando Serrano Mangas

LISTA DE MEMBROS ELEITOS

Na Assembleia dos Académicos de 30 de Junho

Efetivos da Classe de História Marítima

João Teles e Cunha
António Alves-Caetano
Cristina Costa Gomes

Efetivos da Classe de Artes, Letras e Ciências

Maria de Fátima Lopes
Luís Filipe Meneses Pinheiro
José Vitoriano Cabrita

Correspondentes da Classe de História Marítima

Manuel Braga da Cruz
Marco Alexandre de Oliveira Borges
Edivaldo Boaventura

Correspondentes da Classe de Artes, Letras e Ciências

João Rosa Lã
Ana Margarida Matos Hilário
Teresa Mafalda de Freitas Araújo
Eduardo Manuel Brito de Azevedo

Associados da Classe de História Marítima

Fernando Villada Paredes
Otmame Mansouri
Gaetano Sabatini
Lica Lo Basso
Ibrahim Albuseidi

Associados da Classe de Artes, Letras e Ciências

Metiç Ataç
Jin Guoping

Na Assembleia dos Académicos de 29 de Setembro

Honorários

Luís Manuel Fourneaux Macieira Fragoso

Efetivos da Classe de Artes, Letras e Ciências

Paulo Judá da Silva Santos

Correspondentes da Classe de História Marítima

António Vasconcelos de Saldanha

Correspondentes da Classe de Artes, Letras e Ciências

Cristina Lança
Manuel da Conceição Biscoito

SESSÕES CULTURAIS

ENTREGA DO PRÉMIO ***ALMIRANTE TEIXEIRA DA MOTA /2014***

Alocução do Presidente
Nuno Vieira Matias, em 27 de Janeiro

Exmo. Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada;
Senhores Almirantes;
Senhoras e Senhores Académicos;
Senhoras e Senhores Convidados,

Cumprimento o Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Luís Manuel Fourneaux Macieira Fragoso e agradeço ter aceitado presidir a esta cerimónia. Saliento o júbilo da Academia de Marinha por esta presença entre nós, na qualidade de mais elevado responsável na hierarquia da Marinha e realço a importância de, apesar da intensa agenda inerente ao cargo que desempenha, ter querido ilustrar esta solenidade, honrando a Academia e os nomes que hoje são referência nesta sessão: O Alm. Teixeira da Mota, os nossos premiados e também todos os que concorreram ao Prémio.

Aproveito para reiterar os votos, que o Conselho Académico, na audiência que nos concedeu esta tarde, teve oportunidade de expressar directamente a Vossa Excelência, dos maiores êxitos e felicidades para 2015 e seguintes, certo de que esses serão igualmente os sucessos da Marinha, a bem do nosso tão grande País marítimo.

Cabe-me também expressar o compromisso desta Academia em contribuir, na medida das suas capacidades e competências, para a Missão da Marinha, participando na renovação da imagem do mar, na criação de estratégia marítima e no desenvolvimento da nossa cultura marítima, estudando e divulgando todos os temas relativos ao mar.

Igualmente saúdo e agradeço a presença dos senhores Generais e Almirantes, senhoras e senhores Académicos e convidados.

Seja-me permitido que faça uma referência à Senhora Dona Maria de Lurdes Teixeira da Mota que sempre nos tem acompanhado nestes dias, mas que hoje, por motivo de saúde de última hora, não nos oferece o gosto da sua presença. Daqui lhe enviamos os nossos votos de rápidas melhoras e lhe dizemos que, apesar disso, a memória da figura insigne que foi o seu Marido, o Almirante Teixeira da Mota, será igualmente recordada.

De facto, esta sessão da Academia de Marinha para entrega do Prémio é, antes de tudo, uma homenagem ao oficial de Marinha que soube, como poucos, pôr os conhecimentos científicos e técnicos, a inteligência e a capacidade de trabalho que lhe eram próprios ao serviço da investigação histórica dos Descobrimentos e das ciências correlacionadas. Nesta Academia está sempre presente nos conhecimentos que nos legou e na

obra que escreveu, ciosamente mantida na Biblioteca que tem o seu nome e que, desde há anos, expõe as honrosas condecorações do seu Patrono, cedidas pela Senhora Dona Maria de Lurdes Teixeira da Mota.

Pessoalmente, como seu aluno que fui, guardo a intensa memória das brilhantes aulas de história marítima que recebi e que constituíram verdadeiros momentos de encanto para os cadetes finalistas, abrindo-nos como que um mundo novo de conhecimentos que colocavam na sombra os vagos e baços rudimentos da história liceal. Particularmente memorável, foi a conferência que proferiu, em 1960, aos corpos docente e discente da Escola Naval mudados, por dois dias, para o Promontório de Sagres, em homenagem ao Infante D. Henrique, nos 500 anos do seu passamento.

Hoje, aqui, na Academia de Marinha, penso que a ciência da Escola de Sagres e o seu ilustre historiador, Almirante Teixeira da Mota, são honrados pela elevada qualidade dos trabalhos distinguidos com o prémio do nosso admirado Professor e também pelo facto, sem precedentes, de a ele terem concorrido 19 obras, o que interpreto como demonstração do prestígio que o evento alcançou no nosso meio académico.

O prémio “Almirante Teixeira da Mota” foi concedido, pela primeira vez, em 1986 e destina-se a “*incentivar e dinamizar a pesquisa e investigação científica nas áreas das Artes, Letras e Ciências ligadas ao Mar e às Marinhas*”.

Para a 15ª atribuição do Prémio, em 2014, o Conselho Académico, convidou, em conformidade com o respectivo Regulamento, quatro académicos para se juntarem aos seus quatro membros, integrando o Júri encarregado da avaliação dos trabalhos. Contámos, assim, com mais os senhores Profs. Doutores Armando Alberto Martins, em representação da Academia Portuguesa da História e António Manuel Dias Farinha pela Academia das Ciências de Lisboa e com o Alm. Victor Lopo Cajarabille e o Comandante José Luís Rodrigues Portero. Acresce que, face ao número dos trabalhos e também à especificidade de alguns, foi ainda solicitada a participação dos senhores Alm. Francisco Vidal de Abreu, Juiz Conselheiro Fisher Sá Nogueira e Comandante Ventura Soares, nossos académicos.

A todos expresso o meu reconhecido agradecimento pela qualificada e valiosa contribuição dada para a selecção das obras a premiar, tarefa esta muito dificultada pela elevada qualidade do vasto leque de trabalhos a concurso. A demonstrá-lo está a necessidade sentida da atribuição de três menções honrosas. Estas não estão previstas no Regulamento, mas têm já antecedentes e, de novo, o sentido de justiça dos membros do Júri tornou-as indispensáveis.

Foi, assim, galardoada com o Prémio Almirante Teixeira da Mota 2014 a obra: *A Economia Marítima de Portugal – Uma análise estratégica sobre as oportunidades e desafios da economia do mar em Portugal nos seus diferentes Sectores de Actividade* da autoria do Doutor Tomás Freire de Andrade Albuquerque Rodrigues.

Não vou fazer o seu elogio, uma vez que este está implícito no galardão atribuído e também não abordarei o conteúdo, uma vez que este ano decidimos usar uma meto-

dologia diferente, convidando o premiado para ser ele próprio, nesta sessão, a fazer uma, ainda que breve, apresentação do estudo.

Mesmo assim, sempre digo que me apraz registar que a investigação faz parte de um conjunto de obras dedicadas ao estudo das oportunidades e desafios do mar português, acervo esse que, ano após ano, vai aumentando. Começou com o *Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos*, continuou com o *Hypercluster da Economia do Mar* da iniciativa e orientação do nosso saudoso confrade Ernâni Lopes, seguiu com o livro *Políticas Públicas do Mar* surgido de uma directiva do nosso confrade de Honra, Prof Adriano Moreira, enquanto presidente da Academia das Ciências de Lisboa e também, felizmente, com outros trabalhos, como, por exemplo, *O Mar no Século XXI- Contributo para uma análise estratégica dos desafios marítimos nacionais* do Membro da nossa Academia, Armando José Dias Correia, também “Prémio Almirante Teixeira da Mota”.

Porque tive o gosto de participar nos três primeiros trabalhos, vejo com muito interesse e até orgulho, a junção ao grupo da importante obra agora premiada, também capaz de ajudar a ultrapassar as falhas de memória colectiva dos nossos concidadãos em relação ao mar, as quais começam a ser varridas pelas ondas do bom senso e do interesse nacional.

As 3 Menções Honrosas foram atribuídas às obras:

- *As Ásias, a Europa e os Atlânticos – Sob o signo da energia – Horizonte 2030* da autoria de Ana Catarina Mendes Leal e José Félix Ribeiro;
- *A protecção da biodiversidade marinha através das áreas protegidas nos espaços marinhos sob soberania ou jurisdição dos Estados: discussões e soluções jurídicas contemporâneas – o caso português* elaborado por Marta Chantal da Cunha Machado Ribeiro;
- *Os desafios de Orta. Colóquios dos simples, Goa 1563* por Teresa Nobre de Carvalho.

A Academia de Marinha felicita convictamente os autores galardoados e regozija-se com a qualidade dos trabalhos premiados e também com o número de obras concorrentes, geralmente de muito elevado mérito.

Após a entrega dos prémios a nossa sessão continuará com uma comunicação intitulada: *Almirante Avelino Teixeira da Mota (1920-1982) O Mar, o Além-Mar e as Ciências* a proferir pelo nosso Académico Carlos Manuel Valentim.

A sessão encerrará com a intervenção do autor do trabalho que obteve o Prémio Almirante Teixeira da Mota 2014, Doutor Tomás Albuquerque.

Renovo os meus agradecimentos ao Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e a todos, Senhoras e Senhores, académicos e convidados que nos quiseram honrar com a vossa presença.

AVELINO TEIXEIRA DA MOTA O MAR, O ALÉM-MAR E AS CIÊNCIAS¹

Comunicação apresentada pelo académico
Carlos Baptista Valentim, em 27 de Janeiro

Como escrever a biografia do almirante Avelino Teixeira da Mota, um dos oficiais da Marinha com mais projeção nas letras, na cultura e nas ciências portuguesas, no século XX? O estudo da vida e da obra de Teixeira da Mota requiere, obrigatoriamente, o estudo da Marinha no século XX, mas igualmente do Império, dominado por Portugal, da sociedade, da cultura, da política e das ciências na época em que viveu aquele Oficial, não só no estrito âmbito nacional, mas também no contexto internacional. Trata-se de estudar o homem e a sua circunstância, tomando como ponto de partida a lição de Ortega y Gasset. O maior desafio que é colocado prende-se com o distanciamento em relação ao objeto de estudo. Um estudo biográfico não tem de ser necessariamente uma apologia, mas a verdade é que a escrita de uma biografia leva a que um autor estabeleça um certo grau de empatia com o biografado, involuntariamente. O estudo da vida e da obra do almirante Teixeira da Mota, pela abrangência de disciplinas e matérias que envolve, não deixa de ser uma experiência enriquecedora.

Avelino Teixeira da Mota nasceu a 22 de setembro de 1920, na cidade de Lisboa, freguesia de São José. A mãe, uma jovem de 28 anos, Isaura de Jesus Teixeira, viera de Trás-os-Montes, sozinha, e conseguira suportar os primeiros tempos, numa grande cidade, violenta e turbulenta, no início da década de vinte do século XX. Mulher de génio e desembaraçada, trabalhou inicialmente nos armazéns da Lanalgo, como costureira, mas haveria de um dia de ter o seu *atelier* de costura, onde senhoras, como a primeira-dama, Sr^a D.^a Maria do Carmo Carmona, ou a Sr.^a D.^a Margarida Junqueiro Sarmiento Rodrigues, procuravam a indumentária apropriada para os atos solenes da alta sociedade lisboeta, em meados dos anos trinta e quarenta do século XX.

No dia em que Teixeira da Mota nasceu (22 de Setembro de 1920), uma quarta-feira, o *Diário de Notícias*, noticiava na primeira página a crise do crédito, que afetava gravemente o comércio e a indústria nacional. Em letras de destaque a «paralisação da atividade produtiva» do País. A nível internacional era notícia o conflito na Irlanda, entre os irlandeses republicanos do *Sinn-Fein* e o exército britânico; na França a crise política em torno da eleição presidencial; a leste o conflito entre a União Soviética e a Polónia.

¹ Este texto, lido na Academia de Marinha, a 27 de janeiro de 2015, é uma síntese de vários trabalhos, destacando-se o livro: *O Trabalho de uma Vida. Biobliografia de Avelino Teixeira da Mota (1920-1982)*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 2007.

A infância de Teixeira da Mota vai decorrer num período em que a jovem República Portuguesa viveu recorrentes crises políticas, financeiras, agitações nas ruas e revoltas sociais que vieram culminar num pronunciamento militar a 28 de maio de 1926, e em seguida numa ditadura militar que se prolongará até 1933.

No ano seguinte ao nascimento Teixeira da Mota, de 19 para 20 de Outubro de 1921, naquela que viria a ser denominada por «Noite Sangrenta», um grupo de militares do Corpo de Marinheiros, sobretudo praças e sargentos, alia-se à Guarda Nacional Republicana para levar a cabo um golpe de Estado. Nessa noite e madrugada são executados o chefe de Governo (António Granjo), dois dos heróis da revolução de 5 de Outubro de 1910 (almirante Machado Santos e comandante Carlos da Maia), o comandante Freitas da Silva, o coronel Botelho de Vasconcelos e o motorista Jorge Gentil. O escândalo provocado por esta revolta militar, protagonizada por marinheiros, na sua maioria com cadastro criminal, levará as chefias da Marinha e os governos republicanos a tentar disciplinar os escalões mais baixos da Marinha. No fim da Primeira República o Corpo de Marinheiros encontrava-se desarticulado e as unidades da Marinha, navais e terrestres, dispersas por Lisboa e pela sua área limítrofe (Vila Franca, Almada e Barreiro). Tais medidas haviam sido tomadas pelo Ministro Pereira da Silva, um oficial da Marinha empenhado, sobretudo, na modernização e renovação da esquadra. As reformas do então comandante Pereira da Silva revelam objetivos claros: em primeiro lugar resolver o crónico problema financeiro com que a Marinha se debatia; num segundo momento organizar noutros moldes a máquina administrativa e burocrática da instituição, libertando homens e meios para uma maior operacionalidade; por fim, num terceiro patamar reformista, afastar os marinheiros e a esquadra das intervenções militares na política interna. Seria unicamente dessa forma que o caminho ficaria aberto para a renovação da esquadra.

Em 1927, o pequeno Avelino iniciava os primeiros estudos na Escola Primária nº 44. Quatro anos mais tarde, a 21 de Julho de 1931, era aprovado com distinção. Iria seguir-se a sua formação preparatória e secundária no liceu *Passos Manuel*, sempre com excelentes notas em cada ano, pela forma aplicada como encarava os estudos. No ano letivo de 1931-1932 esteve no quadro de honra em todos os períodos; no ano seguinte conclui o exame do Curso Geral do 1º Ciclo com a nota final de 18 valores; em 1933-1934 obtém uma média final de 16 valores; repete a mesma nota nos dois anos subsequentes, com passagens sucessivas pelo quadro de honra do Liceu; finaliza os estudos secundários a 27 de Julho de 1938, com a nota final de 17 valores. Os professores notam aplicação do jovem e profetizam-lhe um futuro brilhante. Essa ideia de aperfeiçoamento e triunfo na vida assaltava-lhe o espírito. Chega a confessar ao seu diário: *“Hei-de vencer, apesar de todos os contra-tempos e de todas as dificuldades. ..., mas vida de mediocridade é que não levarei.”*

Durante a frequência do liceu *Passos Manuel*, Teixeira da Mota integra um grupo de escuteiros, que terá um peso significativo na sua formação. Iniciou a vida de escuteiro, como aspirante, em janeiro de 1935; fez o compromisso a 29 de maio do mesmo ano. Em 1937 vamos encontrá-lo como Guia de uma das três patrulhas do «Grupo 75». Faz

a ponte de ligação com o chefe do grupo, trata de todos os assuntos administrativos que são necessários, trabalhando depois do período de aulas na programação das atividades. Vive com entusiasmo os acampamentos, o “fogo de conselho”, os exercícios no campo. Para desenvolver melhor as suas ações, Teixeira da Mota começou a tirar especialidades. A Geografia é uma fonte de inspiração, nos desenhos, nos croquis que esboça, na leitura do espaço; a Astronomia é outra das disciplinas que cultiva com bastante entusiasmo e curiosidade, através da leitura dos astros e do desenho das constelações.

Em 1938, com 17 anos, Teixeira da Mota inscreve-se na Faculdade de Ciências de Lisboa, para frequentar as cadeiras que lhe vão permitir ingressar na Escola Naval. Feitas as provas de admissão, Teixeira da Mota apresenta-se a 15 de setembro de 1939 na Escola Naval. Exatamente quinze dias antes tivera início a Segunda Guerra Mundial. A sua geração será sem dúvida abalada por este tremendo conflito.

Tendo optado Teixeira da Mota por uma carreira de oficial da Marinha, importa questionar em que Marinha o jovem cadete vai iniciar os seus estudos e a sua atividade militar.

As revoltas no Império e nos arquipélagos atlânticos, em 1930-1931, vão acelerar a entrada em vigor de um programa naval, que tem por detrás as ideias de Pereira da Silva e a vontade política do Ministro da Marinha da ditadura Militar, o almirante Magalhães Correia. Publicado oficialmente pelo decreto nº 18:633, de 17 de Julho de 1930, com um custo total projetado de 12 milhões de libras, o programa de renovação da esquadra começa a ser executado a partir de 1 de abril de 1933. Entram ao serviço da Marinha: 2 avisos de 1ª classe (*Afonso de Albuquerque* e *Bartolomeu Dias*), 4 avisos de 2ª classe (*Gonçalo Velho*, *Gonçalves Zarco*, *Pedro Nunes*, *João de Lisboa*), 5 contratorpedeiros da classe *Vouga* (*Vouga*, *Lima*, *Dão*, *Tejo* e *Douro*), e 3 submarinos da classe *Delfim* (*Delfim*, *Espadarte* e *Golfinho*).

Em face do início da Guerra Civil de Espanha e da Revolta dos Marinheiros, em 1936, bem como das prementes necessidades de modernização do Exército, o programa naval não é executado na sua totalidade. É somente em 1948 que chegam a Lisboa duas fragatas inglesas, batizadas de *Diogo Gomes* e *Nuno Tristão*, navios de 1.460 t., e seis navios-patrolha; compram-se, por último, nesses anos, sete pequenos escoltas costeiros (classe PC) aos Estados Unidos da América. A Marinha vai manter, com ligeiras alterações, até ao fim da década de cinquenta, uma esquadra que é constituída pelo grosso das unidades que transitavam dos anos trinta e por uma renovação muito superficial que é consumada após a II Guerra Mundial.

As mutações técnicas e organizacionais motivadas pela vinda dos novos meios vão repercutir-se no ensino naval. Será a bordo das novas unidades, e perante aparelhagens mais complexas, que os cadetes, incorporados na Marinha a partir de 1933 farão os seus estágios e tirocínios de embarque. Entre esses cadetes encontrava-se Teixeira da Mota em 1939.

O jovem mancebo é de poucas falas, reservado e algo tímido, mas o seu desempenho académico é notável. Alcinham-no de «Pigafetta», por estudar minuciosamente

o diário que é redigido por António Pigafetta durante a 1ª viagem de circum-navegação empreendida por Fernão de Magalhães, tema da sua Memória de Guarda-Marinha, em 1943. A monografia, que aborda um problema técnico: o cálculo da longitude em meados do século XVI, a “altura leste-oeste”, tem a mais alta classificação. Professores e oficiais da Escola Naval reconhecem, de forma unânime, a qualidade do trabalho, que é logo proposto para publicação com prefácio do almirante Gago Coutinho. Algo que não era habitual.

Na cuidada investigação, de um jovem com apenas 23 anos, ficavam traçados os seus interesses científicos: a História dos Descobrimentos; a História da Náutica e da Cartografia; a rivalidade luso-castelhana nos séculos XV e XVI; o estudo do Atlântico, quanto à sua geografia física e humana.

Entretanto, através dos estudos na Escola Naval, e da formação prática na esquadra, Teixeira da Mota vai alargando a sua malha de conhecimentos acerca dos navios e da forma como se organiza a Marinha. No estágio de embarque a bordo do contratorpedeiro *Lima*, o comandante do navio, Capitão-tenente Manuel Maria Sarmento Rodrigues, assinala a 26 de Junho de 1943: “*Tem invulgares e notáveis conhecimentos sobre questões de investigação histórica acerca da sciencia náutica dos portugueses; julgo que neste ramo há muito a esperar deste guarda-marinha.*”

A dezasseis de Setembro 1943 Teixeira da Mota é aumentado ao efetivo do Corpo de Oficiais da Armada com o posto de Segundo-tenente. No mês seguinte frequenta na Escócia um curso de ASW de guerra anti-submarina. No ano seguinte, a 21 de Setembro de 1944, embarca como “oficial de guarnição” do contratorpedeiro *Lima*. Uma nova etapa na sua carreira tinha agora início.

Será nos Açores, uma das áreas mais problemáticas durante a Segunda Guerra Mundial onde Teixeira da Mota se encontra em comissão, que surgem na imprensa periódica insular os seus primeiros artigos. Publicará com o tenente Soeiro de Brito um estudo sobre a amarração de contratorpedeiros em Ponta Delgada. O comandante do navio, Capitão-tenente Sarmento Rodrigues, nota desde logo que o tenente Teixeira da Mota revela um forte sentido de disciplina e cumpre rigorosamente as tarefas que tem a seu cargo. Por isso, não é de estranhar que quando o comandante Sarmento Rodrigues é nomeado governador da “Guiné Portuguesa”, Teixeira da Mota seja naturalmente convidado a integrar a sua equipa a 3 de Abril de 1945. Um mês depois a Alemanha rendia-se. A guerra chegara ao fim na Europa. Os Estados-Nação europeus, a maior parte exangues pela guerra, iniciam um período de reformas e alterações, quer internamente, quer nos impérios que dominam.

Na Guiné Portuguesa encontrava-se quase tudo por fazer. Colónia com poucos recursos, rebelde, tardiamente “pacificada”, entrincheirada entre territórios da África Ocidental Francesa, necessitava de um amplo corpo de reformas, que a administração, arguta e dinâmica de Sarmento Rodrigues se encarregará de colocar em prática na segunda metade da década de quarenta. Sarmento Rodrigues recrutou para a sua equipa

dois dos jovens tenentes mais promissores das fileiras da Marinha – Teixeira da Mota e Peixoto Correia – que aliavam a inteligência à dedicação dos cargos que ocupavam. Como Capitão dos Portos da Guiné, fora nomeado o comandante Mário Ribeiro Zanatti, oficial com larga experiência, que passara longos anos da sua vida em serviço no Extremo Oriente, em Macau.

A forma como Sarmiento Rodrigues governa é inovadora. Transforma a Conferência dos Administradores de posto em órgão “informal” de decisão; faz visitas frequentes ao interior do território; contacta com os postos de administração; vai às circunscrições; agita as estruturas burocrática do governo local. Avelino Teixeira da Mota aceita de bom agrado os novos desafios. Nomeado Ajudante de Campo do Governador, ficará nas suas mãos a maior parte da política cultural, tal como as “ciências auxiliares” da governação da colónia: a Etnografia, a Estatística, a Cartografia, a Geografia. É nestas circunstâncias que Teixeira da Mota explora múltiplos saberes científicos, que enriquecerão o seu percurso científico. Estes são os seus anos de “descoberta”. De descoberta de outros povos, de outras culturas, de novos saberes. Para além de ser o principal obreiro da reforma cultural na Colónia, através da fundação de um Centro de Estudos, de um Museu, de um Boletim Cultural, e da realização em 1946 das comemorações do Centenário do Descobrimento da Guiné, ainda participa na realização da Segunda Conferência Internacional dos Africanistas Ocidentais, que se reúne em Bissau em 1947, e dirige um Inquérito Etnográfico, que tem como objetivo o desenho de uma nova carta humana e geográfica do território para uma mais eficaz administração da administração local.

Teixeira da Mota estabelece contactos com personalidades do mundo académico e da investigação científica ultramarina, na sua maioria cientistas franceses e ingleses, que trabalhavam em África nos institutos de pesquisa locais. A dinamização do Centro de Estudos da Guiné, a proliferação de edições de temática ultramarina, o incentivo ao trabalho prático, de investigação, no campo, junto das populações, inscreve-se, de facto, num movimento cultural e científico mais vasto, englobando o intercâmbio e a troca de experiências com os espaços coloniais dominados por outras potências europeias na costa Ocidental de África no pós- Segunda Guerra Mundial.

A África, os seus povos, culturas, religiões, a geografia física e humana do continente negro são centrais na escrita e no pensamento de Teixeira da Mota. Durante os anos que presta serviço em África vão-lhe abrir amplos horizontes no campo da investigação. Do gosto pela História e pela Geografia passará a interessar-se por ciências como a Antropologia, Etnografia ou Topografia. *A Descoberta da Guiné*, o seu primeiro grande trabalho de investigação que veio a público, foi editado em 1946 no *Boletim Cultural da Guiné Portuguesa*, e logo agitou as águas da historiografia portuguesa, que nesses anos se debatia entre a tradição e a renovação. O conhecimento das populações e do meio geográfico, complementado com a utilização de antigos textos, muitos desaproveitados pela historiografia, deram oportunidade ao então Ajudante de Campo do Governador da Guiné de resolver a questão do “descobrimento” da Guiné.

No fim do ano de 1947, Avelino Teixeira da Mota passa para a Missão Geoidrográfica da Guiné. Se antes trabalhara no mato, num contacto intenso com as populações e o meio envolvente, agora passava a navegar nos caudalosos rios da Guiné, para sondar, erguer torres hidrográficas, e cartografar as costas e litorais guineenses a bordo do navio-hidrográfico *Mandovi*. Terá a oportunidade de comandar este navio, em duas ocasiões, em viagens a Dakar e na sua torna-viagem a Bissau, por ausência do comandante, Manuel Pereira Crespo. Serão as duas únicas ocasiões em que Teixeira da Mota comanda uma unidade naval operacional.

O primeiro período africano é extraordinariamente rico do ponto de vista científico e técnico para Teixeira da Mota. É nesta fase da sua vida que trabalha efetivamente como “geógrafo de campo” e topógrafo, concebendo as cartas da Guiné Portuguesa, as mais exatas e minuciosas que se fizeram até então, na escala de 1/1.000.000.

Em 1954, Teixeira da Mota publica o estudo *Guiné Portuguesa*, em dois volumes, que eram, em boa medida, o resultado de mais de uma década de estudo, recolha de informação geográfica, antropológica, económica e administrativa. O geógrafo Orlando Ribeiro, de quem Teixeira da Mota se dizia um seguidor, felicitará o autor pelo minucioso trabalho efetuado, referindo em postal: “*Muito obrigado pela oferta do seu livro, que li em poucos dias e me mergulhou outra vez numa atmosfera guiniense! Que belo trabalho: observação, riqueza da contribuição plural, sentido dos problemas, equilíbrio nas soluções. É uma autêntica monografia e, de longe, a melhor obra ultimamente publicada sobre o Ultramar. [...] Registo também com prazer a sua evolução cada vez mais franca no sentido da geografia. Triste e abandonado campo que bem precisa de trabalhadores!*”

Repare-se como o Império fomentava os estudos, o trabalho científico, por parte de um oficial da Marinha. Aliás, a Marinha de Guerra andar­á sempre muito associada ao domínio português dos espaços africanos.

Avelino Teixeira da Mota é promovido a Primeiro-tenente a 31 de Março de 1953. Nesse ano é encarregado pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros de efetuar o inventário e a reprodução fotográfica da cartografia portuguesa antiga e da cartografia dos territórios ultramarinos, com o objetivo de efetuar um trabalho para a participação de Portugal nas comemorações no centenário da fundação da cidade de S. Paulo, agendada para 1954. Aproveitando a interrupção dos trabalhos hidrográficos durante a estação das chuvas, entre maio e novembro, Teixeira da Mota entrega-se dois anos seguidos (1953 e 1954) a uma investigação minuciosa, em Portugal, Espanha, França, Holanda, Bélgica, Inglaterra, Alemanha, Áustria e Itália. Os materiais que recolhe não terão como destino, afinal, a exposição de S. Paulo, mas estarão na base da criação, em 1958, de um organismo de investigação da cartografia antiga: a *Secção de Cartografia Antiga* do Centro de Documentação Ultramarina da Junta de Investigações do Ultramar; desde a sua fundação, um espaço que enquadrará as atividades de investigação historiográfica, cartográfica, e de uma maneira geral científica, de Teixeira da Mota.

Promovido a Capitão-Tenente, em 1958, Avelino Teixeira da Mota frequenta no ano seguinte o Curso Geral Naval de Guerra. É, entretanto, eleito deputado à Assembleia

Nacional, pelo círculo da Guiné, na VII legislatura de 1957-1961. É notório que começa a ter voz nos principais debates sobre a Guiné e nas grandes linhas que se traçam para o futuro do Ultramar. Critica certas medidas tomadas pelo Governo em Bissau, e rapidamente ganha adeptos na ala liberal do Regime, nomeadamente entre os comerciantes e homens de negócio, advogados e professores que vivem na Guiné. O Governo de Lisboa olha com desconfiança para a sua atuação política. Sem o saber, pensamos, Teixeira da Mota é alvo de relatórios da polícia política, que dão conta que a sua eleição mais parece ter sido ganha pela oposição em Bissau; informam ainda os agentes, que se o deputado Teixeira da Mota concorresse para um segundo mandato ganharia com relativa facilidade, por dispor de apoios nos dois campos políticos: União Nacional e Oposição. É de referir que Teixeira da Mota preconiza uma maior descentralização das atividades de investigação, no quadro da política ultramarina. Para além disso, propõe o reforço da formação para os quadros coloniais e uma política educativa abrangente para as populações locais.

A política é um espaço de disputas, de influências, de raros consensos, e de muitos conflitos, que decorre do comportamento das pessoas, dos grupos, das instituições e governos que dela participam, e das suas diferentes visões do mundo, valores, interesses e objetivos, todos na busca da conquista e da manutenção do poder. Ora, a tomar-se como análise a documentação disponível, facilmente se depreende que Teixeira da Mota se sentia de certa forma incomodado com os meandros da política, muito embora seja de enaltecer a sua postura corajosa, frontal e coerente enquanto foi deputado, não se coibindo de denunciar o que achava errado. Não chegará a ser reeleito para um segundo mandato de deputado, mas virá a integrar o Conselho Ultramarino, pela Guiné, a partir de 1965. Neste órgão de Estado, Teixeira da Mota dará o seu parecer em matéria de política e administração ultramarinas. É aí que desenvolverá a sua atividade política até 1974, convivendo de perto com a elite que dominava a política nacional e os destinos do Império. Um desses homens, com quem tem uma relação próxima, desde os tempos do colégio *Passos Manuel*, é Baltazar Rebelo de Sousa, Governador-Geral de Moçambique e Ministro de Marcelo Caetano.

Com as comemorações henriquinas a decorrerem no ano de 1960, um clima de euforia que se abate sobre as instituições, os líderes do *Estado Novo* e a sociedade, Teixeira da Mota vai encontrar-se no centro dessa onda de comemorativismo, apesar de não se entusiasmar por festividades. Em carta datada de Janeiro de 1961, a um amigo brasileiro, o comandante Max Justo Guedes revela: “*Lamento sinceramente que não nos tenhamos podido encontrar em Agosto (o que, de certo modo, é culpa minha, pois voluntariamente me isolei do bulício das comemorações)* [...]”

Enclausurando-se, distanciando-se do “rebuliço” das paradas festivas e das inaugurações pomposas, Teixeira da Mota seria, contudo, um dos autores, juntamente com Armando Cortesão, de uma das obras mais emblemáticas das comemorações henriquinas: *Portugaliae Monomenta Cartographica*, uma edição que reunia toda a cartografia portuguesa antiga em seis volumes; Teixeira Mota participaria ainda em congressos, seria responsável por exposições, obras coletivas, daria conferências e entrevistas, viajaria até

ao Ultramar. Encontra-se, não duvida, no auge da sua vida académica e científica aos 40 anos, enquanto o Estado Português enfrenta dificuldades acrescidas no panorama internacional face à manutenção de um império ultramarino.

Os anos sessenta vão ser consagrados por Teixeira da Mota, quase por inteiro, ao ensino e à investigação. De início na Escola Naval, entre 1959 e 1964, professor do 12º Grupo de Cadeiras, participando ativamente na reforma curricular, durante o comando do almirante Sarmento Rodrigues. As aulas que Teixeira da Mota ministra aos cadetes da Escola Naval não primam pelo entusiasmo. São-lhe reconhecidas qualidades de investigador, de inteligência apurada e de saber científico, mas a verdade é que a sua personalidade, desde sempre, introvertida, coarta-lhe os dons de oratória. O mesmo sucederá quando for professor na Universidade de Lisboa. Compõe excelentes apontamentos, muito apreciados pelos alunos, mas limita-se a ler nas aulas a matéria.

É promovido a Capitão-de-fragata em 1964 e finda a sua comissão de serviço na Escola Naval nesse ano. Durante quatro anos letivos, entre 1965 e 1969, em acumulação com as suas funções na 2ª Divisão do Estado-Maior da Armada, e como capitão-de-bandeira do navio *Uige*, é incumbido da regência da disciplina de História da Expansão Portuguesa, na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, a convite da Professora Virgínia Rau, para substituir o professor Manuel Heleno que se aposentara. A docência na Universidade não deixava de ser um reconhecimento público ao trabalho que vinha efetuando na investigação dos temas de história da cartografia e das navegações portuguesas, numa altura em que os progressos decisivos da história das navegações se efetuavam, em boa verdade, fora dos muros da Universidade. Teixeira da Mota terá como assistente, para as aulas práticas, o promissor orientalista Luís Filipe Thomaz.

No Estado-Maior da Armada, Avelino Teixeira da Mota vai encontrar os comandantes Soeiro de Brito, Silva Horta, Coutinho Lanhoso, entre outros. Em 1969 é nomeado para chefiar o Estado-Maior do Comando de Defesa Marítima da Guiné. Em carta de 16 de Junho de 1969, enviada de Bissau, ao Comandante Max Justo Guedes, refere: *"continuo a ser uma espécie de patrão-mor de um grande número de lanchas que asseguram e em parte executam o transporte fluvial neste dédalo de rias, e que por vezes são atacadas"*.

As funções exercidas por Teixeira da Mota são de planeamento, comando e controlo na retaguarda das operações militares que as forças da Marinha levavam a cabo para deter e desarticular a guerrilha do PAIGC; operações que se desenrolavam num terreno que Teixeira da Mota conhecia na perfeição. Contudo, esta comissão de serviço não teria o melhor desfecho. É necessário sublinhar que o teatro de operações da Guiné Portuguesa era dos mais duros e violentos, e que as forças portuguesas estavam com dificuldades para conter as ações dos combatentes do PAIGC. Muito do que Teixeira da Mota tinha construído na sua juventude parecia desabar diante dos seus olhos, através de uma guerra que se eternizava nos pântanos e na savana da guineense. Como se explica então a nomeação deste oficial, investigador e autor reconhecido, para a guerra na Guiné? Penso que devemos olhar para o que se estava a passar no terreno, e para os protagonistas, do lado português, que se perfilavam no teatro de operações.

Em 1968 o Brigadeiro António de Spínola chega a Bissau, disposto a alterar o equilíbrio de forças em confronto, mas sabendo que a estratégia militar teria de ser acompanhada por uma forte componente política. Em Fevereiro de 1969, segue também para Bissau, no mesmo avião em que viajava Teixeira da Mota, o comandante Alpoim Calvão. Nesse encontro, como que contrapõem as duas faces do Império Português no seu crepúsculo: a que tinha construído, que solidificado, que usara as ciências e o estudo como “armas” do domínio colonial; e a outra, que por meios militares efetivos tentava conter a corrente dos nacionalismo e da independência dos povos locais, defendendo como podia os territórios ultramarinos. As duas partes vão desentender-se. O livro *Uma Quase Biografia*, editado pouco antes da morte de Alpoim Calvão proporciona-nos a compreensão sobre o desentendimento entre os dois homens. Acumulando as responsabilidades na Repartição de Operações Especiais do Comandante-Chefe, com as de Comandante da Força Naval do Cacheu, Alpoim Calvão reportava as operações ao almirante Luciano Bastos, que se encontrava à frente do Comando de Defesa Marítima da Guiné, e não ao chefe de Estado-Maior, o comandante Teixeira da Mota. Apesar do almirante Luciano Bastos dar instruções no sentido contrário, Calvão resignava-se, o que teve como resultado o desentendimento com Teixeira da Mota, cujas feridas haveriam de permanecer abertas até ao fim da vida de ambos. A separar Teixeira da Mota e Alpoim Calvão, além das operações que eram efetuadas sem o conhecimento do primeiro, deve acrescentar-se que devido às dificuldades que as forças portuguesas sentiam nas frentes Norte, Leste e Sul, planeava-se em meados de 1969 golpes-de-mão e operações aos santuários dos guerrilheiros no Senegal e sobretudo na Guiné-Conacri, em paralelo com ataques a lanchas dos guerrilheiros em águas internacionais. Nesse ano começa a tomar corpo e forma a *Operação Mar Verde*, que tem lugar no ano seguinte (1970). Não será muito difícil perceber que Teixeira da Mota, com o seu temperamento, não concordaria com estas operações em território estrangeiro, que feriam o Direito Internacional. Aliás, refira-se, que também não haverá consenso em Lisboa em relação a estas incursões em territórios estrangeiros, em particular por parte do Ministro do Ultramar, Silva Cunha.

Triste, desanimado e amargurado, Teixeira da Mota abandona a Guiné, com poucos meses de comissão. A mãe também adoecera gravemente, e entre médicos, hospitais e casas de saúde, em Lisboa, não tem descanso entre os meses de Outubro e Novembro. Em meados de Dezembro a mãe melhora. Encontravam-se então reunidas as condições para voltar a África e assim completar a comissão de serviço. É nomeado para desempenhar o cargo de chefe do Estado-Maior do Comando Naval de Angola a 16 de Março de 1970. Aí terá uma vida mais calma e menos penosa, terminando “pacificamente” a sua última passagem pelo Ultramar. De resto, fora o seu amigo, o Ministro da Marinha, almirante Pereira Crespo, com quem prestara serviço dez anos na Missão Geoidrográfica da Guiné, que facilitara a resolução da sua dramática situação no teatro da Guiné Portuguesa, e lhe possibilitara terminar num local onde acabara por encontrar o ambiente mais pacífico que lhe permitisse continuar a pensar nos seus projetos científicos e nas suas investigações.

Fará sentido estudar a carreira de Teixeira da Mota na Marinha, e grande parte das ações sociais onde intervém, através da sua inserção num grupo de oficiais que detém alguma influência no Regime. Entre esses militares contam-se os almirantes Sarmiento Rodrigues, Pereira Crespo, Peixoto Correia. Repare-se que todos estes homens acabam por alcançar lugares políticos de relevo como governadores coloniais e ministros.

Quando em 1971 regressa definitivamente à Metrópole, Teixeira da Mota é destacado em comissão especial para o Ministério do Ultramar. Tem como objetivo prioritário dirigir, a tempo inteiro, a Secção de Lisboa do Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, onde pensa publicar, com estudos críticos e edições em várias línguas, fontes portuguesas para a História da África Ocidental: crónicas, relatos, descrições geográficas e antropológicas de autores dos séculos XVI e XVII. Começa por dirigir uma equipa de arquivo, de quatro pessoas, coordenando a partir do seu gabinete a investigação. Agora passa a deslocar-se com mais frequência ao estrangeiro, e estreita os contactos internacionais com outros organismos congéneres, e profere conferências em universidades e academias.

Edita em 1972 um volume de esparsos e inéditos. Escreve uma introdução em forma de memória, recordando os tempos felizes que vivera em África. O tempo que vivia estava, na sua opinião, repleto de “*mesquinhez, calculismo e rancor.*” É desta forma triste e desalentada que a Revolução de 25 de Abril de 1974, dois anos mais tarde, o encontra.

A realidade política e social, nos meses imediatamente posteriores ao 25 de abril de 1974 torna-se agitada e volátil. Teixeira da Mota, profundo conhecedor dos organismos de investigação científica ultramarina, é nomeado, com outros quatro elementos, por despacho de 3 de julho de 1974 do Ministro da Coordenação Interterritorial, António de Almeida Santos, de preparar um “documento de trabalho”, para uma reforma da Junta de Investigações Científicas do Ultramar. Com o intuito de recolher informação que permitisse redigir um relatório capaz de responder às prementes questões imediatas, especialmente a salvaguarda dos postos de trabalho de muitos milhares de cientistas e técnicos que haviam trabalhado nas ex-colónias, e a cooperação científica com os novos territórios independentes, Teixeira da Mota desloca-se a Paris e Londres para estabelecer contactos, ao mais alto nível, com dirigentes políticos e investigadores de renome que dirigiam centros e laboratórios de investigação científica similares à “Junta de Investigações Científicas do Ultramar”. O documento é apresentado, oficialmente, a 30 de Novembro de 1974. O Ministro dirige palavras de apreço aos cinco membros da Comissão que haviam preparado o relatório, pelo zelo, dedicação e competência.

Em Setembro de 1976, com 56 anos, Avelino Teixeira da Mota passa à situação de reserva no posto de Capitão-de-mar-e-guerra (promoção de 1973), ficando no entanto na efetividade de serviço. Não terá o “descanso” a que aspirava para se dedicar por inteiro à investigação. O que é de relevar, quando tinha a oportunidade e as condições para o fazer. Todavia, nunca dirá um “não», nunca voltará as costas à instituição que o formou. Pelo contrário. Desempenhará, sempre, os cargos para os quais é indicado, com o orgu-

lho de ser um oficial da Marinha. Em 1976 é nomeado Presidente do Tribunal da Marinha e Assessor do Instituto da Defesa Nacional (1976-1979), exercendo mais tarde as funções de membro da comissão de redação da revista *Nação e Defesa*, em novembro de 1977. Em despacho de 9 de Maio de 1978, do Chefe de Estado-Maior da Armada, é eleito membro da Comissão de Estudos de História Militar do Estado- Maior General das Forças Armadas.

Damos assim conta que, em finais da década de setenta, à medida que o País e as Forças Armadas se modernizam e transitam para uma nova época, Teixeira da Mota é nomeado, recorrentemente, para desempenhar diferentes funções, pelo que o seu saber técnico é requerido em diferentes organismos e comissões. Num outro âmbito, não passam incólumes a suas valências científicas e académicas. Eis uma dualidade perene na vida de Teixeira da Mota: os conhecimentos técnicos e militares/navais a um lado; os saberes científicos e académicos a outro.

São muito significativos, os convites que lhe são endereçados, vindos de universidades e instituições internacionais para proferir palestras e fazer parte de comissões científicas em instituições e academias, nas Américas, na África, na Ásia, na Oceânia, na Europa, enquanto estuda uma solução que permita manter de pé a estrutura administrativa e científica da Junta de Investigações Científicas do Ultramar. É inegável que lhe tolda uma certa tristeza por ver desmantelar-se muitas organizações que transitavam do passado imperial do País, onde vivera a maioria dos anos da sua vida. Em 1976 conseguimos detetar essa revolta numa carta enviada ao Padre Henrique Pinto Rema:

“Conseguí recentemente libertar-me da Comissão de gestão da Junta de Investigações do Ultramar, organismo que em breve vai ser extinto (tanto tempo lá gastei nos últimos dois anos, para o tentar salvar, em vão!). O meu Centro deverá passar para outro Ministério, ainda não sei qual. É preciso ter paciência, para poder continuar a fazer alguma coisa pela salvaguarda da dignidade do passado deste esfrangalhado país, hoje vazadouro de tanto lixo alheio.”

Esta tristeza, este desencantamento seria, pensamos, natural, para um homem que vivera os anos dourados da sua vida noutra tempo. A nova época que irrompe, de 1976 em diante, já não é o seu tempo. Ainda assim, no Portugal da Democracia Representativa e da aproximação à Comunidade Económica Europeia, Teixeira da Mota é convidado para vogal do Dia de Portugal e das Comunidades Portuguesas; na Marinha vai ajudar a fundar as estruturas culturais que hoje em dia subsistem. Faz parte da Comissão Técnica Consultiva do Museu de Marinha; e após a criação em 1969 do “Grupo de Estudos de História Marítima” mudando de nome para “Centro de Estudos de Marinha”, no ano seguinte, funda a Academia de Marinha, com Sarmento Rodrigues, em 1978; e ainda se encontra presente no Grupo de Trabalho de Ação Cultural, que mais tarde dará origem à Comissão Cultural da Marinha. É aí que nasce pela primeira vez a ideia da publicação de uma História da Marinha.

No princípio da década de oitenta começa a trabalhar para a sua última obra. É encarregado de esboçar o guião para um dos núcleos principais (o Mosteiro dos Jerónimos) da XVII Exposição Europeia de Arte, Ciência e Cultura, sob os auspícios do Conselho da Europa, que iria ter lugar em 1983, mas adoece gravemente deixando praticante concluída a Exposição. O Professor Luís de Albuquerque, que o substitui à frente do núcleo da Exposição no Mosteiro dos Jerónimos, afirmará mais: “*Só passei a ser coordenador do núcleo dos Jerónimos depois da prematura morte do almirante Teixeira da Mota. [...] a “filosofia” (da concepção do núcleo é da responsabilidade de Teixeira da Mota, repete-o) radica-se no grande acontecimento que foram os Descobrimentos portugueses dos séculos XV e XVI. [...] Os preparativos do núcleo dos Jerónimos já estavam adiantados quando se deu a lamentável morte de Teixeira da Mota.*”

Este acontecimento cultural simbolizava o reapertar dos laços de Portugal com o resto da Europa, reforçando as pretensões do País a fazer parte da Comunidade Económica Europeia, o que viria a acontecer dois anos mais tarde, em 12 de Junho de 1985.

Reconhecido a nível nacional e internacional, pelos seus estudos e pelo seu saber, Teixeira da Mota é convidado a integrar as mais variadas instituições científicas: membro da comissão de redacção da *Imago Mundi*, revista internacional de História da Cartografia; Vogal da Direcção da Sociedade de Geografia de Lisboa, chegando a ser director da sua biblioteca; sócio efectivo da Academia Portuguesa de História; sócio efectivo da Academia das Ciências de Lisboa, e seu secretário-geral, onde ocupa a cadeira deixada vaga por Gago Coutinho; membro do Conselho Superior Científico do “Institut Fundamental de l’Afrique Noir”; representante português e conselheiro da “Commission Internationale d’Histoire Maritime”; membro correspondente da “Real Academia de la Historia” de Madrid; membro da Comissão Internacional da História da Náutica e da Hidrografia; sócio da “Society of Discoveries”; membro da Comissão Nacional de História das Ciências; sócio honorário da Sociedade Brasileira de Cartografia; membro do conselho orientador do Centro de Antropologia Cultural, da Junta de Investigações do Ultramar.

Eleito segundo Presidente da Academia de Marinha, em 1980, Avelino Teixeira da Mota é promovido por distinção em Setembro de 1981 ao posto de Vice-Almirante. Passados seis meses, a 1 de Abril de 1982, falecia na Casa da Cruz Vermelha, em Benfica.

Figura marcante da historiografia e, de uma forma geral – podemos mencionar sem exagero – da cultura portuguesa do século XX, o almirante Avelino Teixeira da Mota (1920-1982) notabilizou-se como Oficial da Marinha e investigador, professor, historiador, deputado, quadro administrativo colonial, investigador, cientista e académico, num diálogo constante e profícuo entre saberes. A extensa obra que produziu e legou à posteridade é assinalada por um cunho, muito próprio, de quem dividiu a vida entre os afazeres militares e uma intensa atividade intelectual, muito influenciada por comissões de serviço em África. Uma devotada paixão à Marinha do seu País e um apurado sentido de cidadania que o levava a interessar-se pelos problemas da Pólis, são outras facetas, bem vincadas, do seu percurso biográfico, que abrangeu o mar, o além-mar e as ciências.

HOMENAGEM AO ALMIRANTE JOÃO DE AZEVEDO COUTINHO

Discurso proferido na Sociedade de Geografia de Lisboa
pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Nuno Vieira Matias, em 3 de Fevereiro

Agradeço e cumprimento a Sociedade de Geografia de Lisboa, na pessoa do seu ilustre Presidente, Sr. Prof. Aires-Barros por receber esta sessão conjunta com a Academia de Marinha, na linha do que ocorreu também no sesquicentenário do nascimento do rei D. Luís I.

Hoje, exerce-se outro dever de justiça, o de homenagear a memória do que foi um grande marinheiro, um heróico soldado, um brilhante político e, acima de tudo, um Português, exemplo de virtudes que amava devotada e inteligentemente a nossa Pátria.

Por isso, a Academia de Marinha sente-se muito honrada em ser parte desta comemoração que, pela sua amplitude, ultrapassa a dimensão de qualquer das academias envolvidas nesta dignificante sessão. Sinto-me orgulhoso por fazer parte das duas instituições que hoje aqui dão um exemplo de tão elevada cooperação.

Devo dizer que a figura do Almirante João de Azevedo Coutinho me impressionou muito cedo, quando, ainda em casa de meus pais, antes de entrar para a Escola Naval, li o livro, *Memórias de um Velho Marinheiro e Soldado de África*. Mas foi com o decorrer da vida e com as experiências que a carreira na Marinha me proporcionou, que com outro conhecimento e maior profundidade entendi o “valor, lealdade e mérito” do autor dessa obra, o Almirante João de Azevedo Coutinho.

A sua biografia vai ser objecto da intervenção do Senhor Comandante António Costa Canas, respeitado historiador e Director do Museu de Marinha, a quem agradeço a disponibilidade para a sua participação. Restringir-me-ei, por isso, a referir apenas alguns traços mais marcantes da figura ilustre do nosso homenageado.

E início vincando bem que a sua personalidade constitui um exemplo a ser seguido tentativamente, como qualquer objectivo que, pela sua grandeza, se sabe que não se consegue alcançar, mas que nos deve nortear a rota. E o paradigma adequa-se especialmente aos oficiais da Marinha, mas também se aplica a todos quantos procurem cumprir bem as suas obrigações de cidadania.

O Almirante João de Azevedo Coutinho demonstrou uma polivalência de notáveis capacidades absolutamente invulgar. E fê-lo, logo desde muito cedo, quando, uma vez

completado o curso da Escola Naval, ainda com 20 anos, foi colocado em Moçambique e logo deu mostras de ser um excelente marinheiro, a bordo da canhoneira *Vouga* e, sobretudo, no comando de dois iates navais e de um vapor, onde foi confrontado com as exigências náuticas da dureza de algumas barras dos rios e do mar do Canal de Moçambique. Acresce que, logo nessa comissão, deu provas da sua admirável flexibilidade ao comandar pequenos mas difíceis navios de vela e também o “Vapor”, ao efectuar levantamentos hidrográficos de qualidade reconhecida nacional e internacionalmente e, talvez o mais difícil ainda, ao cumprir tarefas de soberania, desembarcando com reduzidas forças para repor a ordem, combater o tráfico de escravos e fazer respeitar a soberania onde afectada.

E, também nessas acções em terra, demonstrou uma qualidade muito difícil que é a de resolver alguns casos com inteligência, sangue frio, bom senso e até diplomacia, mas igualmente grande espírito de sacrifício e coragem ao enfrentar duras acções de fogo, quando estas se configuraram. Aprecio particularmente estes aspectos, porque, como fuzileiro, combati em terra e conheço bem o que isso implica de entrega à missão.

Aos 23 anos regressa a Lisboa, mas, 6 meses depois, já estava de novo em rota para nova comissão em Moçambique, onde viria a ter um desempenho de tal forma brilhante que, dois anos mais tarde, no regresso a Lisboa, foi recebido em apoteose e “*proclamado, por decisão unânime das Cortes, como benemérito da Pátria*”.

Este foi apenas o início da sua carreira militar, a qual, depois, iria ser mesclada com cargos políticos de deputado, de governador de distrito, de Governador-geral de Moçambique, de Ministro da Marinha e do Ultramar, este por duas vezes, durante a Monarquia, etc.

Também como político, em África e em Portugal, o resultado do exercício das suas qualidades atingiu um tal prestígio que mereceu um invulgar reconhecimento já durante a República, pelo Estado Novo. Foi Portugal que lhe fez um notável agradecimento, em 1942, ao conceder-lhe a distinção do posto de vice-almirante honorário, exaltando: “*a sua vida cheia de episódios onde a coragem extrema, o respeito pelos adversários, o interesse pela cultura africana, a esclarecida capacidade e, sobretudo, o inflexível cumprimento dos deveres de fidelidade e de honra, sempre sobressaíram de forma invulgar*”.

Como velho marinheiro que também sou, há um facto notável da vida do nosso homenageado que não posso, não devo, deixar de mencionar, de entre os muitos que gostaria de salientar. Trata-se de um caso que nós todos, cidadãos portugueses de hoje, devemos lembrar e agradecer. Foi o da sua visão, quando ministro da Marinha, da importância para Portugal, país grande na sua marítimidade, da nova arma naval que acabava de aparecer- o submarino, ou, nessa altura, o submersível. Tratou-se de um rasgo de génio, inteligente, de grande alcance, só próprio dos homens de excepção, que o levou, em Junho de 1910, a encomendar aos estaleiros italianos FIAT San Giorgio, o primeiro submersível português, o *Espadarte*. Tratou-se de uma decisão visionária, enquanto

Ministro da Marinha e também de marinheiro militar competente, mas, sobretudo, de cidadão que soube cuidar do interesse nacional.

Que exemplo para os dias de hoje!

Antes de terminar, seja-me permitida uma referência apenas, e porque a achei deliciosa, a um facto que o nosso homenageado relata, logo no início das suas memórias, ao descrever o começo da sua vida escolar e que revela bem como a coragem e o sentido de justiça já, nessa altura, integravam o generoso acervo das suas qualidades de carácter: *“Aos 4 anos comecei a frequentar o então conhecido colégio das ‘Portas da Cruz’, fundado e dirigido por D. Teresa de Saldanha (Rio Maior) inteligente, e virtuosíssima senhora, a quem, como à sua santa cunhada Marqueza de Rio Maior, devi sempre, enquanto criança, generosos carinhos, e depois de homem a mais benévola amizade” ... “Dêste colégio sai aos 10 anos, tendo feito exame de instrução primária e de inglês em que fui distinto. Depois estive na Escola moderna, então instalada no Palácio dos Marquizes de Tancos, donde sai (tinha onze anos) por me ter atirado a um prefeito que injustamente e com brutalidade, batera em meu irmão Pedro, mais novo do que eu. Escusado será dizer que fui maltratado embora batesse também como podia.”*

A Marinha portuguesa, herdeira do glorioso passado do Almirante João de Azevedo Coutinho, quis dar prova do seu apreço pelo grande Marinheiro, Soldado e também Político do *“valor lealdade e mérito”*, baptizando, em 7 de Março de 1970, o primeiro navio de uma classe de corvetas projectadas no nosso País, com o nome NRP *João Coutinho*. Tal como o seu inspirador, os navios dessa classe defenderam o interesse e Portugal, aquém e além-mar, honrando a memória do seu patrono, o Almirante João de Azevedo Coutinho que foi um Português de ouro.

JOÃO DE AZEVEDO COUTINHO: MARINHEIRO, SOLDADO E POLÍTICO

Comunicação apresentada na Sociedade de Geografia de Lisboa pelo académico António Costa Canas, em 3 de Fevereiro

Introdução

O presente texto resulta da conferência proferida pelo autor, na Sociedade de Geografia de Lisboa, na sessão de homenagem a João de Azevedo Coutinho. Realizada no dia 3 de fevereiro de 2015, data em que se comemoravam os 150 anos do nascimento deste oficial de Marinha, esta sessão resultou de uma iniciativa conjunta da Academia de Marinha e da Sociedade de Geografia de Lisboa, para assinalar esta efeméride.

Os dados biográficos apresentados foram recolhidos na biografia elaborada por um descendente da família Azevedo Coutinho, António M. Martinó¹. As imagens que ilustram o texto são praticamente todas do espólio do Museu de Marinha.

O objetivo principal deste breve apontamento é apresentar três facetas distintas de Azevedo Coutinho: o marinheiro, o soldado e o político. A primeira está relacionada com a sua formação de base. Ser marinheiro significa andar embarcado e significava também, naquela época, ser enviado em missões de soberania para os territórios ultramarinos. Nesses territórios existiam muitas situações de conflito, envolvendo as populações locais, e muitas vezes envolvendo igualmente outras potências europeias, que disputavam alguns territórios ocupados pelos Portugueses. Os marinheiros envolviam-se muitas vezes nessas ações de combate, quer através dos navios, que circulavam pelas extensas redes fluviais e que nalguns casos eram a forma mais rápida de impor a soberania portuguesa; quer combatendo em terra, com forças destacadas dos navios, ou integrando contingentes militares de maior envergadura, compostos por soldados e marinheiros. Finalmente o político. Era natural que os oficiais de Marinha desempenhassem funções de administração civil e militar dos territórios ultramarinos, fruto do seu conhecimento sobre esses territórios. Acontecia igualmente serem convidados para desempenhar funções governativas. Azevedo Coutinho foi Ministro da Marinha, por um breve período. No entanto, foi o responsável por uma medida que representou um passo fundamental na modernização da Marinha, que foi a aquisição do primeiro submersível, o *Espadarte*.

¹ António M. Martinó, *João de Azevedo Coutinho. Marinheiro e soldado de Portugal*. Prefácio de António Ventura, Lisboa, Edições Colibri, 2002.

O Marinheiro

Natural de Alter do Chão, João de Azevedo Coutinho nasceu no dia 3 de fevereiro de 1865, no seio de uma família ligada à aristocracia. Iniciou a sua carreira militar em 13 de outubro de 1880, quando assentou praça em Cavalaria 4, que na altura estava aquartelado em Belém. Passado pouco tempo optou pela vida naval, ingressando na Escola Naval em 10 de novembro de 1882. O seu primeiro embarque ocorreu no ano seguinte, quando realizou uma viagem de instrução a bordo do couraçado *Vasco da Gama*. Em 29 de setembro de 1884 foi promovido a Guarda-marinha, terminando assim a sua formação de cariz teórico-prático, ministrada pela Escola Naval.

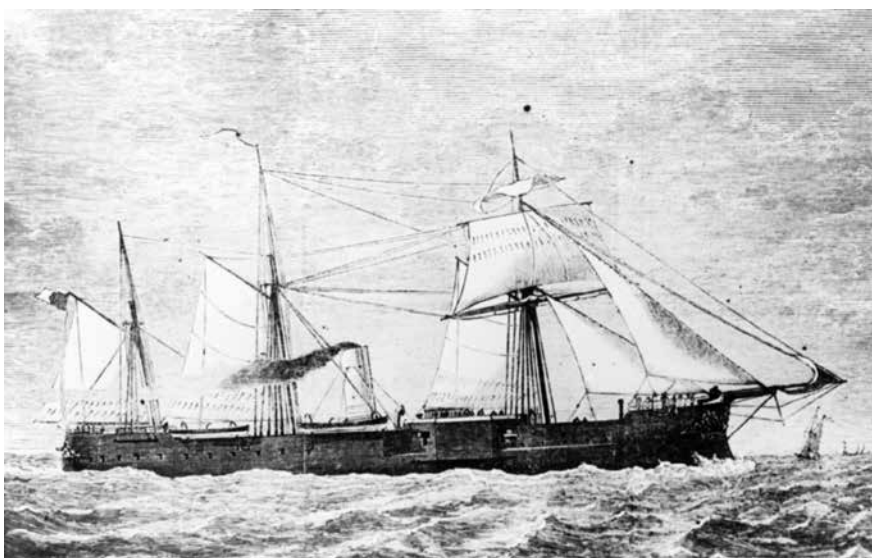


Fig. 1 – Couraçado *Vasco da Gama*

Embora o posto de Guarda-marinha já fosse considerado na categoria de oficial, implicava a realização de uma série de tirocínios, essencialmente de embarque, para permitir a promoção ao posto seguinte. Por esse motivo, logo após a saída da Escola Naval, Azevedo Coutinho teve o seu primeiro embarque como oficial. Em 1884, embarcou no transporte *África*, que o levou até Inglaterra. O objetivo desta viagem era transportar a guarnição que iria trazer, para Portugal, a corveta *Afonso de Albuquerque*, em construção naquele país. Tratava-se do primeiro navio português com eletricidade, e Azevedo Coutinho foi nomeado o encarregado da eletricidade a bordo. Em 1885 partiu para Moçambique, a bordo da canhoneira *Vouga*.

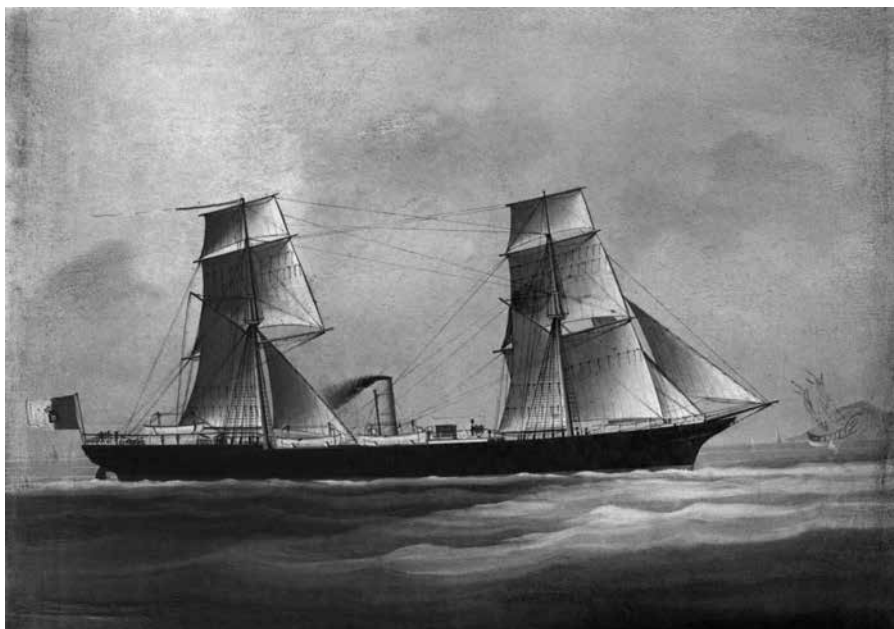


Fig. 2 – Transporte *África*



Fig. 3 – Corveta *Afonso de Albuquerque*

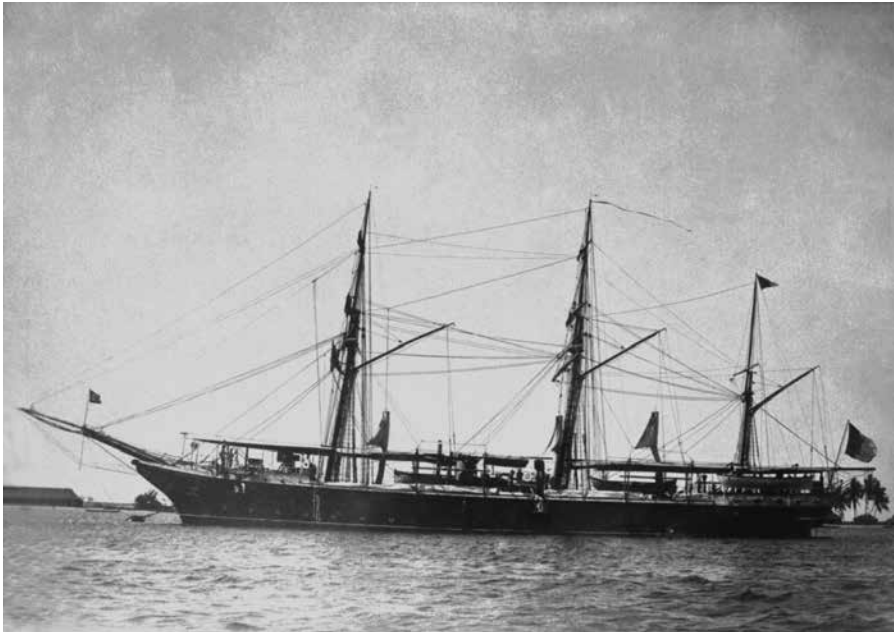


Fig. 4 – Canhoneira *Vouga*

Os navios destacados em estação para os territórios ultramarinos tinham como principal missão assegurar a soberania nacional, em espaços onde esta era muitas vezes contestada. Para tal, executavam patrulhas ao longo da costa e enviavam destacamentos armados para terra, quando necessário. Os rios maiores eram excelentes vias de penetração para o interior. No entanto, as suas condições hidrográficas não permitiam que os mesmos fossem praticados pelos navios maiores. Para as patrulhas fluviais usavam-se navios de menores dimensões, muitos deles propulsionados por rodas de pás, mais adequadas às águas pouco profundas dos rios. Essas embarcações eram geralmente guarnecidas com militares destacados dos navios maiores, comandados por um oficial de patente baixa, geralmente um Guarda-marinha. Nesta sua primeira comissão a Moçambique, Azevedo Coutinho comandou três desses pequenos navios: iate *Tungué*, iate *Lurio* e vapor *Auxiliar*.



Fig. 5 – Vapor auxiliar

Seguidamente transcreve-se a nomeação de João Coutinho para o comando do iate *Lurio*. O comandante do navio em que ele se encontrava embarcado tinha poderes para proceder a este tipo de nomeações:

NOMEAÇÃO

Tornando-se urgente que por esta Divisão naval, seja desempenhada uma importante comissão de serviço, para a qual não possui atualmente navio de imersão apropriada, havendo porém para tal fim S. Exa o Conselheiro Governador Geral, posto à disposição da Divisão sob o meu comando o iate de Estado Lurio, nomeio o Guardamarinha João António de Azevedo Coutinho, para interinamente o comandar, e outro sim, mando que o referido iate, passe a ser guarnecido por 5 praças destacadas da canhoneira Vouga devendo o comandante pô-lo pronto para o desempenho de mencionada comissão no mais curto espaço de tempo, o que lhe participará em seguida, para lhe serem entregues as instruções por que deve regular-se.

Bordo da canhoneira Vouga, surta em Moçambique, 16 de março de 1886.

ILmo SR. JOÃO ANTÓNIO DE AZEVEDO COUTINHO – GUARDAMARINHA

António Joaquim da Silva Costa

CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA²

² João de Azevedo Coutinho, *Memórias de um velho marinheiro e soldado de África*, Lisboa, Bertrand, 1941, p. 47.

Durante essa sua primeira estadia em Moçambique, foi promovido a Segundo-tenente, no dia 22 de março de 1888. Ao longo da sua comissão embarcou em diferentes navios que por lá estacionaram: corveta *Afonso de Albuquerque*, corveta *Quanza*, corveta *Rainha de Portugal* e canhoneira *Bengo*.

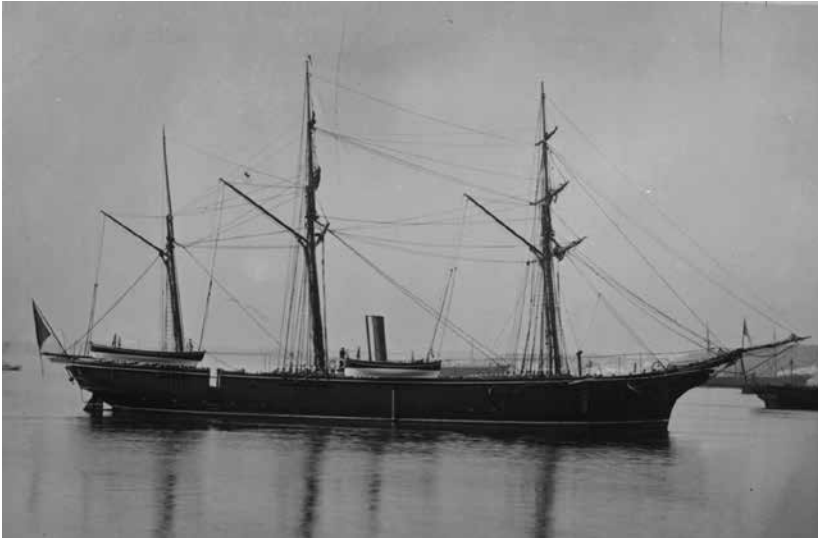
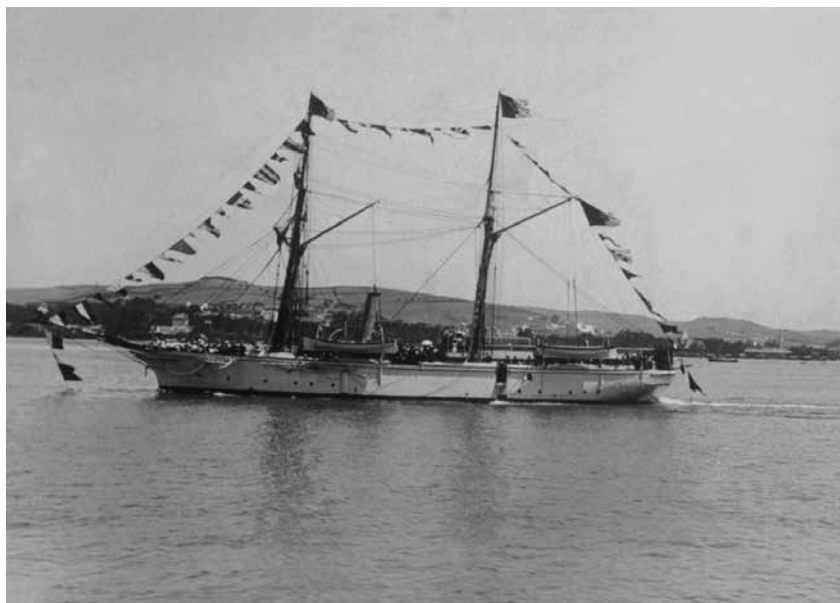


Fig. 6 – Corveta *Quanza*



Fig. 7 – Corveta *Rainha de Portugal*

Fig. 8 – Canhoneira *Bengo*

Quais foram as principais tarefas levadas a cabo por João Coutinho? Muitas vezes essas tarefas realizavam-se em terra firme, ao comando de forças de desembarque. As principais missões desempenhadas estavam relacionadas com a imposição da soberania portuguesa. Consistiam geralmente em operações de apoio a postos militares em terra, normalmente guarnecidos por militares do exército; ou então ações de repressão do tráfico de escravos. No mar, ou melhor, nos rios, realizavam patrulhas fluviais. Os principais objetivos mantinham-se: imposição da soberania portuguesa repressão do tráfico de escravos. Nalguns casos asseguravam igualmente o apoio a postos militares em terra, recorrendo à artilharia embarcada. Efetuavam também levantamentos hidrográficos expeditos e balizagem dos portos, de modo a tornarem mais segura a navegação naquelas águas.

Entretanto regressa a Lisboa. Continua a cumprir comissões de embarque, agora como oficial da corveta *Duque da Terceira* e depois no transporte África. É nomeado novamente para se deslocar a Inglaterra, receber mais um navio, desta feita o vapor *Mac-Mahon*. A sua viagem para a Grã-Bretanha realizou-se a bordo de um paquete civil. Na viagem inaugural para Portugal, o navio foi fustigado por uma violenta tempestade. Sendo um navio de relativamente pequeno, pouco adequado para suportar temporais fortes, a situação a bordo ficou bastante complicada. O papel de Azevedo Coutinho foi fundamental para assegurar a segurança do navio.

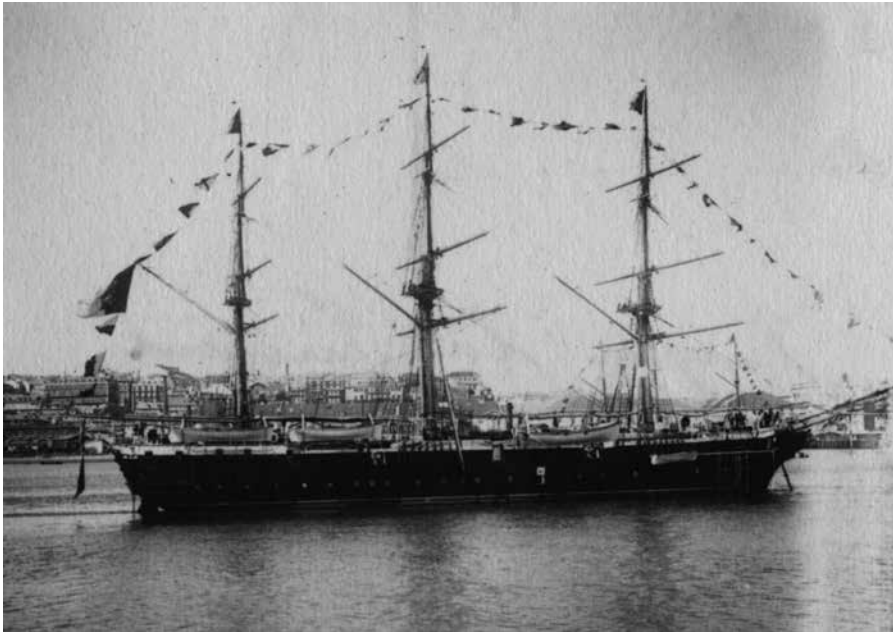


Fig. 9 – Corveta *Duque da Terceira*

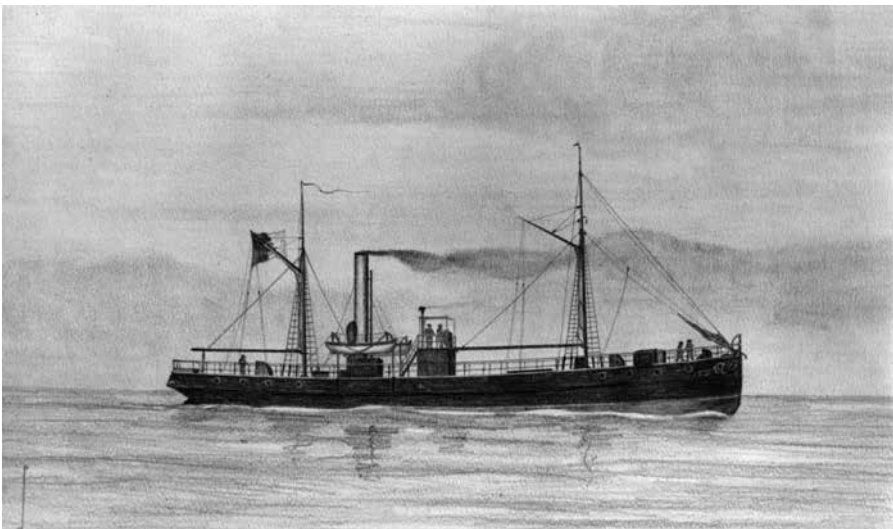


Fig. 10 – Vapor *Mac-Mahon*

Em maio de 1889 foi atribuído ao Corpo de Marinheiros da Armada, unidade que assegurava a formação e o enquadramento militar dos marinheiros que não se encontravam embarcados. Contudo, no mês seguinte partiu novamente para Moçambique, mais uma vez embarcado num paquete civil. Chegado ao território moçambicano, foi-lhe atribuído o comando do vapor *Cherim*. Pouco tempo depois foi-lhe acometida a tarefa de realizar o levantamento hidrográfico do rio Zambeze.

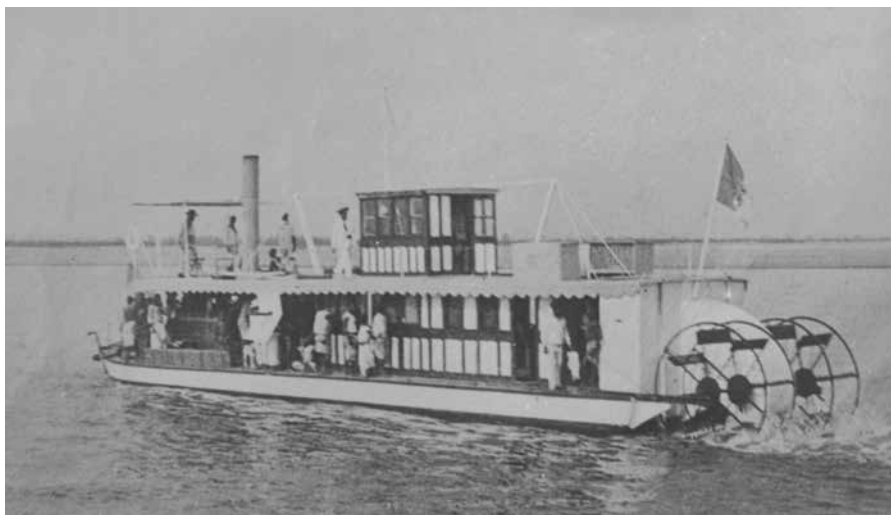


Fig. 11 – Vapor *Cherim*

Naquela altura, a “corrida a África”, conduzida pelas várias potências colonizadoras, estava no seu auge. A Conferência de Berlim ocorrera poucos anos antes. Nesta decidiu-se que os direitos de soberania implicavam uma presença efetiva nos territórios. As diferentes potências procuravam atrair as diversas populações locais para a sua soberania. Geralmente estes processos eram conflituosos, graças ao aliciamento das populações locais, levado a cabo por outras potências interessadas nos mesmos espaços.

Serpa Pinto solicitou apoio de Azevedo Coutinho contra Macololos, povo que se opunha à soberania portuguesa. Coutinho subiu os rios Chire e Zambeze, apoiando as tropas portuguesas. A sua colaboração materializava-se tanto em ações militares a partir das embarcações como com o envio de forças de desembarque, que atuavam em terra firme. Como consequência da atuação de João Coutinho, Serpa Pinto decidiu nomeá-lo governador militar do Chire. A ação de Coutinho permitiu submeter os principais chefes macololos. Como resposta, os Ingleses reagiram com Ultimato de 11 de janeiro de 1890, pois estavam igualmente interessados nalguns dos territórios que os Portugueses desejavam.

A última função que vale a pena referir, como marinheiro, foi o comando do transporte *Salvador Correia*, que ocorreu em 1895. Mais um navio construído em Inglaterra, tendo Coutinho acompanhado a sua construção. Após a sua entrega a Portugal, o navio foi destacado para Angola. Aí teve oportunidade de participar em várias operações militares em terra firme, na região do Zaire. O *Salvador Correia* recebeu ordem de marcha para Moçambique. No entanto, uma forte tempestade originada no sul de África impediu o navio de dobrar o Cabo da Boa Esperança, tendo regressado a Angola.



Fig. 12 – Transporte *Salvador Correia*

O Soldado

O primeiro aspeto que vale a pena referir nesta secção é a dificuldade em distinguir, muitas vezes as duas facetas, de soldado e de marinheiro. Nos parágrafos anteriores foram descritas algumas situações em que João Coutinho, participou em ações militares contra terra, a partir dos navios em que estava embarcado, ou integrou forças de desembarque em operações militares em terra firme.

Após o Ultimato continuou como comandante militar do Chire. Contra a sua vontade, teve que desocupar os territórios que eram reclamados pelos Ingleses. Apesar disso, continuou a realizar campanhas contra várias tribos sublevadas. Acabou por regressar a Lisboa no início de 1891.

A sua estadia em terras lusas foi curta. Poucos meses depois retornou a Moçambique. Mais uma vez, a sua principal missão seria garantir a soberania portuguesa nos territórios que se rebelavam contra essa soberania. Nas operações militares que conduziu usou a lancha-canhoneira *Obus*. Ficou gravemente ferido numa explosão de munições, em novembro de 1891. Foi promovido a Primeiro-tenente em dezembro desse mesmo ano. Em meados de 1892 torna a Lisboa.

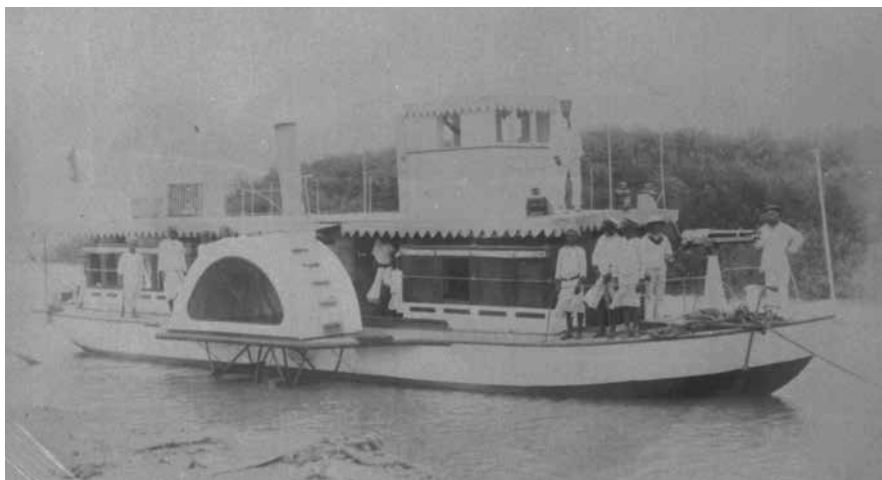


Fig. 13 – Lancha-canhoneira *Obus*

Passados alguns anos regressa a Moçambique, que foi o território onde mais tempo serviu, em missões de combate. Em 1896 vai participar na Campanha dos Namarrais, sendo nomeado Comandante de uma Companhia de Marinha, enviada como reforço das tropas do Exército. A companhia embarca no vapor *Zaire*. Em Moçambique serve sob comando de Mouzinho de Albuquerque.

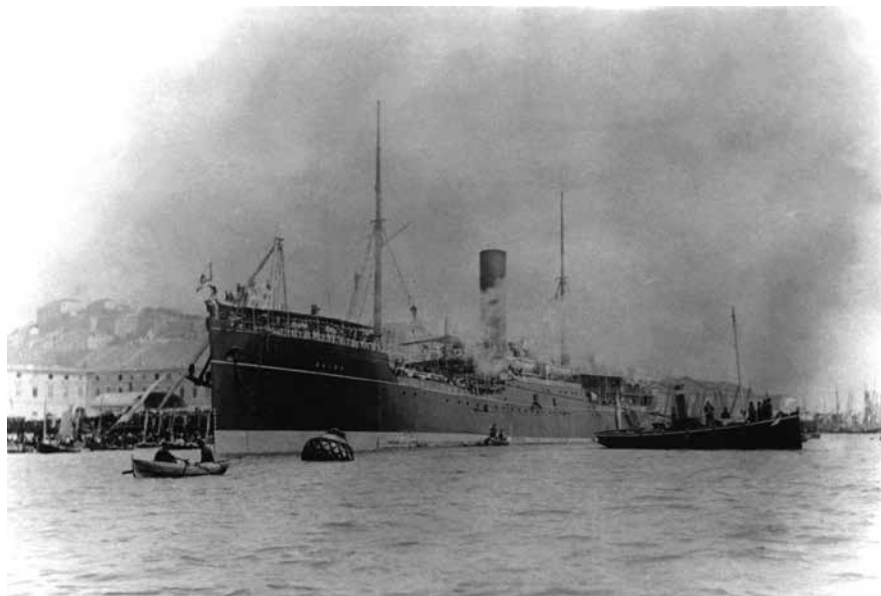


Fig. 14 – Vapor *Zaire*

A companhia chegou a Lourenço Marques no início de 1897. Sendo necessário transportar as tropas para Inhambane, foi usada a canhoneira *Liberal*. Azevedo Coutinho assumiu o comando do navio para essa missão de transporte. À chegada ao destino, entregou o comando do navio e participou nas missões de combate em terra. Pela sua ação militar foi nomeado governador da Zambézia. Apesar disso continuou a participar nos combates. Regressou a Lisboa em final de 1898.

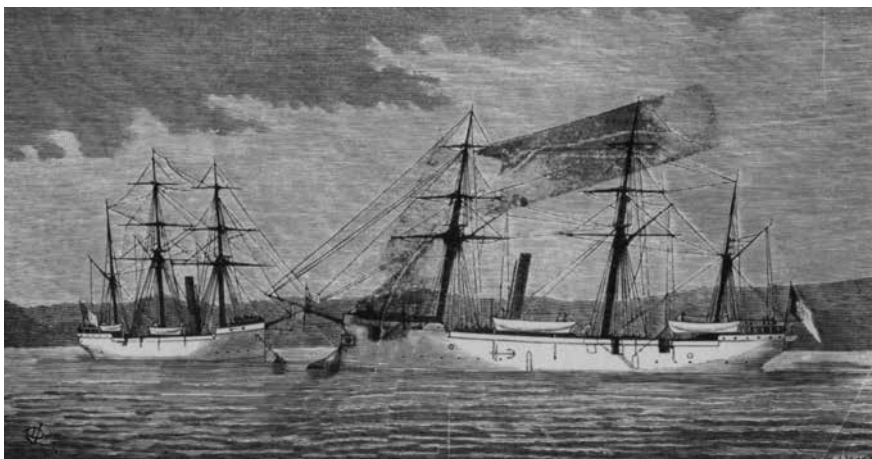


Fig. 15 – Canhoneira *Liberal*

A última grande campanha militar em que participou foi no Barué, em Moçambique. O Barué é uma região no centro de Moçambique, que fazia fronteira com a *British South Africa Company*, que administrava o território correspondente ao atual Zimbábue. Durante bastante tempo, a soberania portuguesa foi assegurada pelo Capitão-mor Manuel António de Sousa. Nascido na Índia portuguesa, foi um comerciante que se instalou em Moçambique e que constituiu uma milícia privada que garantia a segurança dos seus domínios. Era um defensor acérrimo da soberania portuguesa na região e contribuiu, por diversas vezes, com elementos armados para apoiar as tropas regulares portuguesas. João Coutinho escreveu uma obra dedicada a ele: Manuel António de Sousa, um capitão-mor da Zambézia³.

O Capitão-mor morreu em 1892 e as populações da Zambézia começaram a questionar a soberania portuguesa. Sentia-se cada vez a “ameaça” inglesa. Em 1902, Coutinho foi (re)nomeado governador da Zambézia. Mais uma vez, comandou tropas que pacificaram a região. Nas operações que conduziu fez uso intenso de diversos meios navais para apoio das tropas em terra. Em outubro de 1902 foi promovido a Capitão-tenente.

³ João de Azevedo Coutinho, *Manuel António de Sousa: um Capitão-Mor da Zambézia*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1936.



Fig. 16 – Oficiais da Campanha do Barué

A sua atuação em inúmeras situações de combate levou a sucessivas ações de reconhecimento pelos feitos praticados. Em 1890, ainda jovem Segundo-tenente, com pouco mais de vinte anos, foi agraciado com o grau de Oficial da Ordem de Torre e Espada. Simultaneamente, as Cortes decidiram considerá-lo Benemérito da Pátria. Segue-se uma listagem de algumas das mais importantes condecorações que possuía:

- Oficial da Ordem de Torre e Espada;
- Cavaleiro da Ordem Militar de Cristo;
- Cavaleiro da Ordem Militar de Avis;
- Medalha de Ouro de Valor Militar;
- Comendador da Ordem de Torre e Espada;
- Grande Oficial da Ordem de Torre e Espada;
- Grã-Cruz da Ordem de Torre e Espada;
- Grã-Cruz da Ordem do Império Colonial.



Fig. 17 – Condecorações de João de Azevedo Coutinho

O Político

Nas páginas anteriores já foram mencionadas algumas situações em que João Coutinho assumiu funções de carácter político-administrativo. Em 1897 foi nomeado Governador do distrito da Zambézia. No entanto, nesta altura, aquilo que era a sua ocupação principal era a participação em operações militares.

Tendo em conta o seu conhecimento do território moçambicano, não é de estranhar a sua escolha, em dezembro de 1904 para Governador-geral de Moçambique. Enquanto desempenhou o cargo, tomou diversas medidas de organização administrativa.

Era uma figura respeitada pela maioria dos chefes locais. Tal facto ficou bem patente na parada que organizou por ocasião da visita a Moçambique de um representante de Inglaterra. Nessa parada participaram muitos milhares de guerreiros armados, que desfilaram perante uma tribuna onde estava o governador e os seus convidados. O risco corrido era enorme, pois entre esses guerreiros estariam certamente muitos que teriam combatido recentemente contra os Portugueses:

E, então, perante o assombro do Duque Connaught e do seu séquito, do qual faziam parte oficiais experimentados nas lutas coloniais, sob os raios ardentes do sol africano, das alturas de Machaquene, descem, em tropel sonoro, armados, temíveis, 20.000 guerreiros, com as suas pompas bélicas. Avançam para a tribuna de honra, ridiculamente guardada por uma escassa força de soldados.[...]

*Os europeus estão mudos, dominados pelo espetáculo único, até aí nunca tentado por nenhum governador em território estrangeiro, receoso de que o seu prestígio não fosse suficiente para esmagar qualquer veleidade de revolta [...]*⁴

Pouco tempo após Regicídio, foi nomeado Governador Civil de Lisboa, a partir de 9 de fevereiro de 1908. O pedido foi feito pelo próprio monarca, D. Manuel II, resultando da elevada confiança que depositava em João Coutinho. Em finais de 1908 foi convidado para Ministro da Marinha, cargo que recusou, mantendo-se como Governador Civil até 16 de abril de 1909.

Nos momentos finais da Monarquia, assumiu funções como deputado, tomando posse em 28 de agosto de 1910. Cessou, obviamente essas funções com a revolução de 5 de outubro. Apesar do curto período em que foi deputado, teve ainda oportunidade de apresentar uma proposta de lei, relacionada com África: “A questão do álcool de Angola”.

Após implantação da República, Azevedo Coutinho permaneceu fiel aos ideais monárquicos. Desempenhou um papel fundamental no apoio à saída da Família Real para exílio. Foi, durante diversos períodos, o “Representante” da Família Real em Portugal. A seu pedido foi exonerado da Marinha no posto de Capitão-de-fragata. Participou

⁴ António M. Martínó, *João de Azevedo Coutinho. Marinheiro e soldado de Portugal*, p. 140.

em diversas tentativas de restauração da monarquia, das quais resultaram vários períodos na prisão e no exílio. Ainda durante a Primeira República foi deputado conservador.

Com o Estado Novo notou-se uma maior tolerância em relação aos monárquicos. Nos últimos anos da sua vida mereceu algumas distinções especiais. Assim, em 31 de julho de 1940 foi eleito Presidente da Sociedade de Geografia. Foi promovido a Vice-almirante honorário em 11 de março de 1942. Faleceu em 7 de dezembro de 1944.

Ficou para o final o cargo de Ministro da Marinha. Embora tenha sido desempenhado durante períodos relativamente curtos, merece realce graças a uma decisão que Coutinho tomou e que demonstra bem o seu conhecimento profundo sobre assuntos navais e a sua visão de futuro. Essa medida foi a encomenda do *Espadarte*, o primeiro submersível que Portugal possuiu.

Já anteriormente se referiu que foi convidado, pela primeira vez para ministro em finais de 1908; não tendo aceite porque D. Manuel lhe pediu que se mantivesse como Governador Civil de Lisboa. Entretanto, aceitou ser Ministro da Marinha, a partir 11 de abril de 1909, mantendo-se a acumular o cargo de Governador Civil até dia 16. A sua primeira experiência ministerial durou um mês e três dias.

Ainda durante esse ano de 1909, em 22 de dezembro, voltou a ser Ministro da Marinha. Em 17 de junho de 1910 procedeu à assinatura do contrato para construção do *Espadarte*. Passados poucos dias, a 26 de junho foi exonerado do cargo.

Para uma melhor compreensão da importância desta decisão, vale a pena explicar qual a importância do *Espadarte*? Ou melhor, o que é que representava a opção pela compra de um tipo completamente novo de navio, que na época era visto por muitos com algum ceticismo? Para responder a estas questões importa caracterizar a Marinha na época de João de Azevedo Coutinho. Para tal, importa entender como evoluiu a Marinha durante o século XIX.

Observando as representações de navios das armadas da Índia, do século XVI e comparando esses com a fragata *D. Fernando II e Glória*, navio de meados do século XIX, encontramos diversos elementos comuns. Eram navios de propulsão exclusivamente à vela, construídos em madeira. Tinham geralmente com dois ou três mastros de pano redondo, tendo sempre pelo menos uma vela latina, no mastro a ré. A artilharia era de alma lisa, disparava projéteis redondos, inicialmente de pedra, depois de metal e a maior parte das peças de artilharia era colocada nos dois bordos. O paradigma do combate no mar manteve-se inalterado durante séculos. A artilharia servia para causar estragos nos navios adversários, mas o objetivo final era geralmente abordar o navio para o capturar, ou evitar essa abordagem. Claro que nos séculos mencionados os navios tiveram evoluções, as suas dimensões cresceram, ocorreram melhorias na capacidade de manobra e as armas tornaram-se mais potentes. Mas a forma de combater mudou pouco, porque as características gerais dos navios pouco variaram.

A partir dos finais do século XVIII começaram, lentamente, a ser introduzidas diversas inovações tecnológicas. Por esta altura iniciou-se a Primeira Revolução Indus-

trial, que se caracteriza essencialmente pela introdução da máquina a vapor. O vapor passou a ser usado para propulsão, surgindo navios mistos à vela e a vapor. Em termos estruturais também foram introduzidas inovações, passando a existir navios compósitos, com cascos, e outros elementos estruturais, de madeira e ferro.

Em meados do século XIX, iniciou-se a Segunda Revolução Industrial. As principais características desta são a introdução a bordo da eletricidade e o uso de motores de explosão. Desenvolveram-se as pólvoras químicas, sem fumo e muito mais potentes. As munições de artilharia passaram a detonantes e desenvolveram-se novas armas. As peças passaram a ter almas estriadas e surgiram diversos tipos de minas, que na época eram conhecidas como torpedos fixos. Apareceram também os torpedos automóveis.

Todas estas inovações foram acompanhadas do aparecimento de vários tipos diferentes de navios, vocacionados muitas vezes para o combate usando um tipo específico de arma: torpedeiros, contratorpedeiros, couraçados, lança-minas, caça-minas ou submersíveis, entre outros.

As inovações acima mencionadas chegaram a Portugal com algum atraso, na maioria dos casos, especialmente devido à enorme instabilidade que o reino conheceu na primeira metade de Novecentos. Azevedo Coutinho viveu numa época de transição. Praticamente todos os navios portugueses possuíam velas. A apresentação de imagens de praticamente todos os navios em que Coutinho embarcou tinha o propósito de ilustrar essa realidade. Mesmo os navios novos que ele foi buscar a Inglaterra tinham ainda velame. No caso da corveta *Afonso de Albuquerque* (figura 3) a quantidade de velas é significativa. Nos outros dois navios, vapor *Mac-Mahon* (figura 10) e transporte *Salvador Correia* (figura 12), as velas são residuais, mas ainda existem.

O *Espadarte* representava aquilo que de mais moderno se produzia em termos de navios combatentes. Os submarinos tinham conhecido grandes desenvolvimentos nos últimos anos do século XIX e início do XX. Até à Primeira Guerra Mundial eram vistos com alguma desconfiança pela generalidade dos pensadores de estratégia naval. Estes defendiam geralmente o uso de grandes esquadras com couraçados e cruzadores. Um oficial português, provavelmente Pereira da Silva, escreveu o seguinte texto, no primeiro ano do conflito mundial:

*Ainda que para o resultado da guerra a perda destes navios não tenha alcance apreciável, manifesta contudo a necessidade de adoção de medidas preventivas e de segurança muito cautelosas e convenientemente estudadas, atenta a importância incontestável dos submarinos em operações secundárias.*⁵

Infelizmente, o conflito veio mostrar que o autor do excerto anterior estava enganado, e que os submarinos eram realmente uma ameaça terrível, na guerra no mar.

⁵ “Os acontecimentos navais da atual conflagração”, *Anais do Clube Militar Naval*, setembro de 1914, pp. 691-692.

Azevedo Coutinho teve a noção dessa importância dos futuros submarinos, decidindo encomendar o primeiro para Portugal. Curiosamente, foi um navio encomendado no final da Monarquia, mas este projeto foi abraçado pela República. A data de lançamento do navio à água foi escolhida para coincidir com o segundo aniversário da implantação da República, 5 de outubro de 1912. O *Espadarte* foi fundamental na formação de pessoal submarinista, que mais tarde guarneceu os outros navios que o país adquiriu. Em 1917 foram recebidos mais três submersíveis, que só chegaram a Portugal em fevereiro de 1918. Apesar disso, ainda participaram no esforço de guerra nacional, realizando patrulhas nas zonas de aproximação ao porto de Lisboa. Embora se tratasse de submersíveis relativamente pequenos e destinados apenas a operações costeiras, deram importantes contributos para uma das missões fundamentais da Marinha na Grande Guerra: a defesa do porto de Lisboa.



Fig. 18 – Entrega do *Espadarte* à Marinha portuguesa

Conforme se referiu anteriormente, este conflito veio demonstrar que os submarinos deveriam ser doravante vistos como uma das maiores ameaças à livre circulação no mar e ao domínio desse mesmo mar, por parte das grandes esquadras de navios de linha. Este receio de ataque de submarinos estava bem patente no lema das esquadras aliadas na Grande Guerra: ***“Mais vale destruir um submarino aliado, do que deixar de destruir um submarino inimigo”***.

Uma análise dos casos de navios portugueses ou navios estrangeiros que estavam em portos portugueses, que foram afundados na Grande Guerra, para os quais se conhece a causa do afundamento, também revela uma conclusão deveras interessante. TODOS esses navios, ou foram atacados por submarinos ou colidiram com minas, sendo que muitas destas eram colocadas por submarinos nas águas costeiras portuguesas, nomeadamente no acesso aos portos.

Neste momento já existem condições para responder à questão atrás colocada: Qual a importância do *Espadarte*? Pode afirmar-se que foi certamente o maior salto tecnológico da Marinha Portuguesa antes da Grande Guerra. E o responsável primeiro por esta inovação foi João de Azevedo Coutinho.

Conclusão

Para terminar, importa destacar os elementos mais importantes de cada uma das facetas de João Coutinho. Começando pelo marinheiro, vale a pena realçar o facto de ter embarcado em diversos navios, como seria natural, para quem escolheu uma carreira ligada ao mar. Viajou várias vezes até África, onde desempenhou comissões de serviço embarcado. Esteve em Angola, mas foi em Moçambique que mais tempo esteve. Nessas comissões realizou tarefas diversificadas, merecendo realce os levantamentos hidrográficos, fundamentais para aumentar a segurança da navegação. Esteve igualmente envolvido em diversas ações de combate, sendo os navios excelentes plataformas de combate, uma vez que os rios eram vias privilegiadas de acesso ao interior dos territórios coloniais.

Num segundo momento escreveu-se sobre o soldado. Muitas vezes este confundeu-se com o marinheiro, pois além dos combates a partir dos navios, muitas vezes eram enviados destacamentos de marinheiros, para combater em terra firme. Das suas atuações em terra duas delas merecem especial relevo, ambas em Moçambique. A primeira foi a Campanha do Chire, na qual participou, sob as ordens de Serpa Pinto. João Coutinho submeteu diversos povos locais à soberania portuguesa. Alguns deles habitavam regiões de particular interesse para os Ingleses. Pode afirmar-se que a ação de Coutinho foi a causa primeira do Ultimato inglês. Também em Moçambique participou numa outra campanha importante, dos Namarrais, comandada por Mouzinho de Albuquerque.

Finalmente, o político. Desempenhou funções governativas em Moçambique. Foi deputado, na monarquia. Durante a república, também foi deputado, na oposição, pois nunca abandonou os ideais monárquicos. Mas o cargo que mais importa para este trabalho foi o de Ministro da Marinha. Apesar de ter desempenhado o mesmo por dois curtos períodos, foi responsável pela aquisição do primeiro submersível para Portugal. O *Espadarte* representou, provavelmente, o maior passo em termos de inovação tecnológica da Marinha, nos últimos cinco séculos. Infelizmente, foi um passo perfeitamente isolado, tendo em conta a situação de instabilidade social, política e financeira que o país vivia.

Uma personagem com a envergadura de João de Azevedo Coutinho tem sido homenageada diversas vezes pela Marinha, e outras entidades. Prova disso é a conferência que deu origem ao presente texto. Realizada na data do seu sesquicentenário, foi iniciativa conjunta da Sociedade de Geografia de Lisboa, da qual ele foi presidente; e da Academia de Marinha.

Nos anos sessenta do século passado, a Marinha foi equipada com um conjunto de corvetas destinadas essencialmente a prestar serviço nos territórios ultramarinos. O projeto foi da autoria do Almirante Rogério de Oliveira e os primeiros três navios foram construídos na Alemanha e os restantes em Espanha. Para patronos dos navios foram escolhidas personagens com ligações fortes à Marinha, na sua maioria ligadas às campanhas coloniais. O primeiro navio da classe, lançado à água em 1969, recebeu o nome *João Coutinho*. A família do patrono ofereceu ao navio uma das espadas de João Coutinho.



Fig. 19 – Corveta *João Coutinho*

Bibliografia

Sobre João Coutinho

LIMA, Joaquim Quelhas, *Almirante João de Azevedo Coutinho*, Porto, Maranus, 1942.

MARTINÓ, António M., *João de Azevedo Coutinho. Marinheiro e soldado de Portugal*, Lisboa, Colibri, 2002.

SILVA, Filipe da, “João de Azevedo Coutinho, soldado, marinheiro e homem público”, *Anais do Clube Militar Naval*, Jan-Mar 1970, pp. 179-198.

SILVA, Marinho da, *João de Azevedo Coutinho*, 2 vol., Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1945.

Obras de João Coutinho

Do Nyassa a Pemba: os territórios da Companhia do Nyassa: o futuro porto commercial da região dos Lagos, Lisboa, Companhia Nacional Editora, 1893.

Campanha do Barué em 1902, Lisboa, Ferin, 1904.

Projecto de reorganizacao administrativa da Provincia de Mocambique: elaborado na Provincia em 1905, Lisboa, Direcção Geral do Ultramar, 1905.

A questão do alcool de Angola: proposta de lei para ser presente à Câmara dos Senhores Deputados, Lisboa, Impr. Nacional, 1910.

As duas conquistas de Angoche, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1935.

O combate de Macequece: notas sobre algumas das determinantes próximas e remotas do conflito, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1935.

Manuel António de Sousa: um Capitão-Mor da Zambézia, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1936.

Memórias de um velho marinheiro e soldado de África, Lisboa, Bertrand, 1941.

O PODER MARÍTIMO NACIONAL E A INDEPENDÊNCIA ESTRATÉGICA

Comunicação apresentada pelo académico
Francisco Vidal Abreu, em 10 de Fevereiro

O tema do primeiro painel – o Poder Marítimo Nacional e a Independência Estratégica – embora enquadrado na acção da Marinha em África e balizado no tempo (1955-1975), mantém-se profundamente actual. Um país sem poder marítimo está limitado nas suas estratégias, ficando totalmente dependente do apoio de amigos e aliados e das estratégias de terceiros. Ao tempo em que decorreu este painel, corria o último processo de revisão do Conceito Estratégico de Segurança e Defesa Nacional, o que redobrava a importância desta iniciativa. Assim tivessem sido lidos, ouvidos e entendidos por quem de direito os “*ensinamentos ou conclusões úteis para a formulação de uma estratégia marítima nacional no momento presente*”, como constava dos objectivos deste seminário. Tal não sucedeu.

Na sequência da Segunda Grande Guerra e já nos anos 50, um conjunto de mudanças na política internacional leva a que a Política Ultramarina Portuguesa comece a perder apoio. O governo inglês decide conceder a independência a todas as colónias com pequena representação branca que o desejassem. Segue-se a Bélgica e também a França relativamente às colónias da África negra. Soma-se a este movimento a decisão da administração Kennedy que, a partir de 1961, passa a votar contra Portugal nas principais resoluções da ONU que visam a sua política ultramarina. É assim que a partir de meados da década de 50, não aceitando uma política de independência ou de auto determinação para as suas colónias, Portugal se tem que preparar para uma guerra de guerrilha que o inevitável contágio com os seus vizinhos, em breve independentes, certamente desencadeará.

O primeiro texto oficial que reflecte estas preocupações data de 1959, tendo sido aprovado em Conselho Superior de Defesa Nacional. Aparecem as primeiras preocupações com a mobilidade estratégica que levam Botelho Moniz a pedir ajuda aos E.U.A., a qual é negada por a política de Eisenhower já começar a ser claramente oposta à Portuguesa. Daí a aproximação de Portugal à França, à Alemanha e, mais tarde a Inglaterra.

A Armada tinha plena consciência das limitações do poder naval existente e da sua insuficiência para uma guerra de guerrilha que se avizinhava e que teria de ser travada a tão longas distâncias. Pereira Crespo, então Capitão-de-Fragata e Armando de Reboredo, mais tarde, são os grandes estrategas da transformação que havia que operar. O primeiro destes oficiais, num relevante artigo publicado num dos números dos anais do Clube Militar Naval de 1960, identifica claramente as principais missões para que a Armada se teria que equipar e preparar – “*fiscalização das fronteiras marítimas e fluviais, transporte*

e reabastecimento das forças terrestres, apoio artilheiro e aéreo às operações perto do litoral, polícia do litoral marítimo e fluvial, manutenção da segurança das comunicações marítimas e fluviais, colaboração com as forças terrestres nas operações em terra”.

Mas já em 1957 o mesmo oficial, num outro artigo, defendia a reestruturação da organização militar-naval em todo o Ultramar, colocando sob a responsabilidade da mesma pessoa a linha de comando militar e a da administração do fomento marítimo. Sábia visão que mostra bem a percepção existente da importância dos portos, dos estaleiros navais e da marinha de pesca para a construção do poder marítimo. Mas também não há poder marítimo sem capacidade de transporte, esta assegurada pela Marinha Mercante. Felizmente este aspecto não constituía preocupação para a Armada, já que a visão de Américo Tomás, Ministro da Marinha a partir de 1944, tirando as correctas lições do período da guerra de 39-45, reconheceu ser essencial que Portugal possuísse uma capacidade que “*lhe assegurasse pelo menos uma parte substancial do abastecimento próprio*”. Surge assim o célebre Despacho 100, de Agosto de 1945 que, embora sem atingir o seu objectivo declarado (assegurar pelo menos 60% dos fretes nacionais), aumenta a frota nacional em 56 navios, num total de 339 mil toneladas.

Outros sinais das preocupações da Armada com o futuro previsível, encontram-se na criação da Reserva Naval ainda em finais de 1957, cujo primeiro curso teve início em 1958, a par de um aumento significativo do número de vagas para a Escola Naval, a partir do mesmo ano. Também a criação dos Fuzileiros, de que o primeiro grande defensor foi o Almirante Armando de Reboredo e Silva, e cuja primeira unidade desembarca em Angola logo em 1961, é reveladora da importância dada à projecção de poder do mar para a terra, bem como da percepção de que a guerra se iria travar essencialmente em terra.

O debate sobre estes temas no final dos anos 50, início dos anos 60, envolveu também outros protagonistas de que quero destacar os nomes de Saturnino Monteiro e Alpoim Calvão. Havia, por vezes, posições divergentes, é certo. Mas prevaleceu sempre um conceito Corbettiano, mais aplicável a um país com reconhecidas limitações, dando relevo a um entendimento mais restrito do domínio do mar – controlo das linhas de comunicação marítimas para fins comerciais e militares, projecção de poder sobre terra e operações anfíbias de pequena escala (*power from the sea*), que a geografia dos territórios ultramarinos não só permitia, como até nalguns casos exigia, por contraponto a uma mais robusta concepção Mahanista de poder no mar (*power at sea*).

A primeira metade do livro contém as três exposições que deram corpo a esta breve introdução, desenvolvendo de forma mais aprofundada os aspectos do planeamento e emprego do Poder Marítimo Nacional – o início da sublevação em Angola (1961), a importância das Marinhas Mercante e de Pesca, bem como a criação de uma Rede Autónoma de Comunicações, peça crítica do Poder Marítimo e pilar essencial da condução da guerra.

A primeira das intervenções esteve a cargo do Almirante Vieira Matias. Nela, o autor fez o enquadramento dos conflitos insurreccionais em África através de breves

notas geopolíticas, explicando detalhadamente como foi desenvolvido o poder marítimo nacional e se fez a preparação da Marinha, passando pela reforma administrativa que levou em 1957 ao estabelecimento dos Comandos Navais no Ultramar, à criação de 14 estações e de 60 postos radionavais, para além da estrutura orgânica constituída nos territórios maiores por Comando Naval e Comandos de Defesa Marítima, com os detentores dos cargos militares a acumularem com os da estrutura dos Serviços Marítimos que envolviam as Capitánias e as Delegações Marítimas.

Também não foi esquecida a área da hidrografia e do assinalamento marítimo de costas, portos e barras do Ultramar, essenciais para acções militares, mas também para o tráfego marítimo necessário ao desenvolvimento da economia dos territórios e do apoio logístico do esforço de guerra.

De facto, a dimensão atingida pela Marinha Mercante, a independência nas telecomunicações, a criação dos Fuzileiros, as facilidades logísticas criadas nos vários territórios e o número de meios navais adquiridos ou construídos em estaleiros nacionais, permitiram o controlo do mar na dimensão necessária, palavras do autor.

Seguidamente, e baseado na sua experiência pessoal, foi apresentado o caso de Angola e dissecado o dispositivo naval existente em 1961, a que se seguiu o conceito subjacente à estratégia operacional da Marinha em África, a qual se orientou por três linhas de acção principais:

- a) Mobilidade estratégica, nela envolvendo o sistema de abastecimento das áreas em conflito, a segurança de cargas vitais (transporte de tropas) e o funcionamento das redes de cabotagem nos diversos territórios;
- b) Funcionamento dos sistemas de Comando e Comunicação;
- c) A contra penetração nas margens marítimas e fluviais.

Cada uma destas linhas foi desenvolvida, sendo especialmente interessante a apresentação de uma tabela em que se comparam o comprimento das frentes fluviais primárias, os meios existentes e a dimensão das forças inimigas nos casos da Marinha Portuguesa na guerra do Ultramar, com as situações enfrentadas pelas Marinhas Francesa e dos EUA nas guerras da Indochina e do Vietname. Nele se pode verificar o desproporcional esforço realizado pelos nossos homens, também patente no número de milhas navegadas por unidade naval, face à extensão da frente fluvial.

Seguiu-se uma exposição detalhada da execução de algumas operações no início do conflito em Angola e as conclusões. Delas destaco:

- a) O conhecimento de África permitiu alguma preparação prévia à eclosão do conflito: auto-suficiência em Marinha Mercante, portos, comunicações, hidrografia e assinalamento marítimo;
- b) A estrutura de comando, controlo e comunicações apoiou sem roturas as operações desde o início;

- c) Verificou-se uma resposta rápida na obtenção de meios navais no estrangeiro e no país, com forte desenvolvimento da construção e da reparação navais;
- d) Foi feito um aumento rápido de efectivos, criando, a partir de 1958 a Reserva Naval, os Fuzileiros e aumentando as admissões na Escola Naval;
- e) A vigilância das frentes marítimas e fluviais, bem como a contra penetração foram eficazes;
- f) O poder marítimo nacional contribuiu de forma vital para o desenvolvimento das operações militares;
- g) O sentido do dever nacional e a competência das forças dos três Ramos das Forças Armadas contiveram militarmente o conflito ao lado das populações, controladas e amigas.

O segundo grande capítulo do livro transcreve a intervenção do comandante Ferreira da Silva, capitão da Marinha Mercante, um dos homens que em Portugal mais sabe sobre a Marinha Mercante, versando sobre a importância desta e da Marinha de Pesca.

Uma breve introdução chama a atenção para o facto de jamais se ter processado uma operação militar, de um continente para outro, sem o apoio do transporte marítimo, tal se verificando mesmo em tempos recentes, em plena época da expansão aérea. Desde os Romanos para o Norte de África, nos séculos III e II AC, até às designadas guerras do Golfo, sempre assim aconteceu.

Segue-se uma descrição detalhada da frota comercial portuguesa existente em 1961, como resultado do já referido despacho 100 de 10 de Agosto de 1945. Nela são referidos números que impressionam: 26 paquetes a que nos anos seguintes mais três são acrescentados por compra em segunda mão, total este que permitia o transporte simultâneo de mais de 12.000 passageiros a velocidades entre os 15 e os 22 nós; 106 navios de carga com mais de 400 toneladas de arqueação bruta (TAB), tendo 26 deles capacidade superior a 5.000 TAB; 8 navios petroleiros da Soponata e dois mais pequenos da Sacor Marítima, tendo esta frota sido acrescentada, ao longo da década de 60, com mais três navios, dois deles específicos para o transporte de gases liquefeitos.

O transporte de pessoal e mercadorias através das longas distâncias operacionais, também mereceu o devido destaque. Dessas linhas, relevo a utilização dos maiores paquetes armados em Navios de Estado, com Capitão de Bandeira no transporte de tropas, tendo o *Vera Cruz*, a título de exemplo, realizado em alguns anos 13 viagens. Seguiu-se o *Niassa* que fez mais de 30 viagens para África. Só em 1961 realizaram-se 19 viagens ao serviço do Ministério da Defesa com o fretamento de nove paquetes. Em 1967, sensivelmente a meio do período 61-74, foram 33 as viagens realizadas com os mesmos navios.

Curiosa é também a referência ao exemplo do *Vera Cruz* que, com capacidade para 1.232 passageiros, chegou a transportar 2.500 militares. Para esse efeito, foram as cobertas guarnecidas com beliches sobrepostos e o navio dotado de jangadas salva-vidas em número correspondente ao excesso de lotação das habituais baleeiras.

De notar também que todos os navios de transporte de carga estavam dotados de aparelhos de força que permitiam a movimentação da carga, já que à data não estava a maioria dos portos equipada para fazer tal movimentação. E assim foi transportado todo o material militar para o Ultramar, incluindo as Lanchas de Fiscalização Pequenas (LFP), como as da classe *Júpiter*, cada uma com 51,5 toneladas de peso.

Segue-se o estudo das condições existentes nos portos do Continente e do Ultramar, com referência às modificações feitas em alguns deles para melhor apoiarem as necessidades de guerra. É depois feita uma descrição do esforço realizado para melhorar o apoio técnico e humano através dos estaleiros de construção e manutenção navais, a melhoria dos equipamentos portuários, bem como referência à enorme responsabilidade que então cabia à Marinha nas áreas da formação, inspecção, emissão de certificados e outros documentos necessários às actividades marítimas.

A intervenção do comandante Ferreira da Silva continua com uma referência à frota pesqueira existente, bem como aos recursos marinhos e às indústrias das pescas, designadamente a das conservas, e no apoio que esta deu à logística da guerra. Apenas refiro que à data (1961) existiam mais de 1.000 embarcações da pesca local, um sem número dedicadas à pesca costeira e do alto e, no que toca à pesca longínqua, existiam 46 navios de pesca à linha (sendo cerca de um quarto veleiros e os restantes navios motores) e ainda 27 navios arrastões, tendo-se nesse ano pescado 72.500 toneladas. Em 2000 já só foram pescadas 4.300 toneladas.

Finalmente, aparece-nos a conclusão que me permito transcrever parcialmente:

“Pelo que relatámos podemos concluir que, no período a que estamos a fazer referência no nosso Seminário, as operações que se realizaram ao longo de tantos anos, no meio marinho, nos mostram que existia uma política abrangendo todas as actividades ligadas ao Mar, política essa que considerou fundamental e prioritário o fortalecimento das frotas de todas as nossas Marinhas, com relevo para a Marinha Mercante”.

O terceiro grande capítulo do livro tem o título “As comunicações na Marinha – dos primórdios a 1975”, da autoria do almirante Leiria Pinto. Porque, para entender o apoio dado às comunicações navais durante o período da guerra do Ultramar, é necessário conhecer os antecedentes históricos, o trabalho é iniciado com a sua história desde a criação dos simples postos radiotelegráficos até à operação das potentes estações radio-navais que vieram a constituir a espinha dorsal das comunicações da Marinha, ligando o Continente às Ilhas Atlânticas e aos antigos territórios portugueses de África, Ásia e Oceânia.

Este relato cobre detalhadamente o período de 1898 a 1975, o qual foi dividido em seis partes, cada uma associada a uma fase histórica ou a um significativo desenvolvimento técnico. Desta descrição, respigo algumas datas que constituíram marcos importantes desta evolução:

- 1901 – Criação do Serviço e Escola Prática de Torpedos e Electricidade, berço do ensino da TSF;
- 1909 – Criação da especialidade de “telegrafistas navais” e estabelecimento das primeiras comunicações radiotelegráficas em termos operacionais;
- 1910 – Primeira estação radiotelegráfica portuguesa, instalada na Casa da Balança e Instalação de equipamentos radiotelegráficos nos seis cruzadores existentes;
- 1913 – Abertura ao público do Posto da Casa da Balança para o Serviço Móvel Marítimo. Era já a Marinha de “Duplo Uso”, palavras do autor;
- 1918 – Início do apoio radiogoniométrico em águas portuguesas;
- 1922 – Surge a Companhia Portuguesa Rádio Marconi que apenas em 1933 tem capacidade para assegurar o Serviço Comercial Marítimo, tarefa desempenhada pela Marinha de 1913 a 1933;
- 1923 – O Posto de Monsanto passa a emitir comunicados meteorológicos, tornando-se a Marinha pioneira do Serviço Meteorológico Nacional;
- 1924 – Criação da DSEC (Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações) e estabelecimento do Posto Radionaval do Funchal;
- 1925 – Criação da Especialidade de Radiotelegrafia e Comunicações para oficiais, mais tarde (anos 60) transformada na Especialidade em Comunicações, também frequentada por oficiais da Força Aérea Portuguesa e da Marinha de Espanha;
- 1927 – Primeiras experiências em onda curta, face à necessidade de comunicações a longas distâncias;
- 1928 – Primeira estação radionaval nos Açores;
- 1929 – Os postos de Monsanto e Gravato (futura Estação Radionaval Comandante Nunes Ribeiro) iniciam comunicações regulares com Macau;
- 1930 – Primeira ligação radiotelegráfica de Timor com o exterior (Macau);
- 1935 – Iniciadas as comunicações Algés-Pangim, concluindo-se a ligação radiotelegráfica da Marinha com todo o Ultramar através dos CTT locais;
- 1938 – Início do apoio à navegação transatlântica com a instalação de um radiofarol na ilha das Flores;
- 1948 – Fica concluída a rede radiogoniométrica do Continente (Boa Nova, Sagres e Cascais);
- 1950 – Fica concluída a rede radiogoniométrica aeronaval Continente-Açores (Apúlia, Horta e Montijo).

Como culminar de todo este esforço, em 1953 encontravam-se a funcionar 13 estações radionavais no Continente, Açores e Madeira, sendo esta rede densificada por 39 postos radionavais. Faltava agora estabelecer as comunicações com o Ultramar, com total independência dos CTT. Tal trabalho é iniciado logo em 1954, ano em que entram em funcionamento os postos radiotelegráficos de Luanda, Lourenço Marques e Nova Goa.

No período de 1960 a 73, sob orientação e responsabilidade da DSEC, são criadas no Ultramar 14 estações e 60 postos radionavais, tendo a maioria destas instalações sido criadas entre 61 e 62, esforço que o autor considera ciclópico, sendo fácil com ele partilhar este sentimento. Esta rede constituiu, pois, uma peça imprescindível para a operacionalidade dos meios navais, por vezes dos outros Ramos das Forças Armadas e até dos Comando Chefes e dos Governos Ultramarinos.

Para ilustrar esta sua afirmação, refere o almirante Leiria Pinto duas situações: foi a Estação Radionaval de Goa que em 18 de Dezembro de 1961, debaixo do bombardeamento das forças invasoras indianas, que transmitiu a última mensagem do Estado Português da Índia; o segundo exemplo, por si vivido, relata que por inoperância da Marconi local, todas as comunicações para fora de Timor, incluindo as do Governo, foram a partir de 12 de Agosto de 1975, efectuadas exclusivamente pela Radionaval de Díli, situação que se manteve sob o fogo cruzado das duas forças políticas em confronto, até 26 de Agosto, data em que o Governador e Comandante-Chefe ordena a saída de Díli.

Para terminar, resta-me avançar um pequeno comentário englobante das três intervenções.

Tudo isto só foi possível porque em 1961 existia um Conceito Estratégico Nacional (embora não escrito), existia um objectivo político maior, claramente definido, era forte e determinada a vontade para estabelecer e materializar as estratégias necessárias à perseguição do objectivo político traçado e, na Marinha, como sempre, existia o conhecimento e um muito profissional saber fazer.

E volto ao início. Quem estudou estratégia sabe que a história teima em repetir-se. Não com factos idênticos que, no nosso caso, seriam irrepitíveis, mas com outras situações em que as lições do passado terão aplicação. Por isso a história e as relações internacionais são bases importantes para o estudo daquela disciplina.

Lembre-mos, pois, que hoje não temos Conceito Estratégico Nacional, o Conceito Estratégico de Segurança e Defesa Nacional é demasiado abrangente não estabelecendo prioridades, as ameaças são difusas e as vontades são mais fracas.

APRESENTAÇÃO DO LIVRO *ACTAS DO SEMINÁRIO A MARINHA EM ÁFRICA*

Comunicação apresentada pelo académico
José Castanho Paes, em 10 de Fevereiro

Começo por agradecer ao Senhor Presidente da Academia de Marinha o convite que me fez para participar na apresentação deste livro que, em minha opinião, constitui uma bem apresentada e apelativa colectânea das *Actas do Seminário A Marinha em África*, realizado no Instituto de Ensino Superior Militar em Outubro de 2012.

É uma tarefa que desempenho com todo o gosto, considerando que me tinha sido dada a honra de colaborar no seminário como moderador do seu 2º painel, intitulado “A Marinha nos três Teatros de Operações – Guiné, Angola e Moçambique”.

Acabámos de ouvir a excelente apresentação do Almirante Vidal Abreu, que foi responsável pela moderação do 1º painel, no qual a abordagem do tema foi feita numa perspectiva abrangente e transversal ao três teatros de operações, centrada no emprego do poder marítimo nacional e nas comunicações, vertentes de grande importância estratégica, logística e também operacional, no quadro global das linhas de actuação planeadas com vista à execução da decisão política de defender o ex-Ultramar português contra quaisquer acções que visassem desintegrá-lo do espaço nacional.

Assim, numa lógica sequência da anterior exposição, cabe-me agora focar a matéria que constituiu o 2º painel, onde especificamente foram abordados os aspectos mais salientes das missões desempenhadas pela Marinha nos teatros de operações da Guiné, Angola e Moçambique, ou seja: a protecção das fronteiras marítimas, fluviais e lacustres contra a penetração e infiltração de forças inimigas e dos seus reabastecimentos (especialmente de armamento); o controlo das vias de comunicação marítimas e fluviais e protecção da respectiva navegação; a manutenção das condições de navegabilidade das águas costeiras e interiores (levantamentos hidrográficos, balizagem e cartografia náutica); a participação e o apoio a operações em terra, incluindo operações anfíbias e de apoio logístico a forças militares terrestres e às populações que dele necessitassem; e, por fim, o exercício da autoridade marítima nos principais portos inseridos nesses teatros.

A abordagem do tema neste painel centrou-se, portanto, basicamente no emprego do poder naval, ou seja, do sistema naval de forças atribuído a cada um dos teatros de operações, através dos respectivos dispositivos, consideradas naturalmente as especificidades próprias de cada um dos teatros, designadamente as características do inimigo, os factores geográficos e ambientais e a influência e concreto contributo das missões da Marinha na condução da guerra, aos níveis estratégico, operacional e tático.

Para o efeito foram convidados três distintos oficiais da Armada, com experiência vivida em um ou mais dos teatros de operações em causa, que competentemente se encarregaram de apresentar no Seminário as suas interessantes conferências. Foram eles: o VALM Lopes Carvalheira, que falou da Guiné; o CALM Gonçalves Cardoso, que falou de Angola; e o VALM Alexandre da Fonseca, que falou de Moçambique.

No caso da Guiné, se houve teatro de operações, durante as campanhas no ex-ultramar português, onde a Marinha teve um papel mais preponderante no conjunto das operações militares, ele foi sem dúvida o da Guiné. Na verdade, a configuração geográfica do seu território, caracterizado por possuir, em cerca de metade da sua área total, uma extensa rede de rios e braços de mar distribuídos por sete bacias hidrográficas, e ainda um arquipélago com quinze ilhas e ilhéus, tornou efectivamente indispensável a utilização de meios navais quer na maioria das operações militares desenvolvidas nessa extensa área, quer no apoio logístico a uma parte substancial das forças terrestres de quadrícula nela posicionadas e a algumas populações ribeirinhas sob controlo das nossas autoridades (administrativas ou militares), constituindo-se por isso como factor de planeamento normalmente presente nas respectivas ordens de operações.

O Alm. Lopes Carvalheira, conhecedor do teatro de operações da Guiné pela experiência das suas duas comissões nele cumpridas (a primeira como comandante da LFG *Dragão* e a segunda como comandante da Esquadrilha de Lanchas da Guiné), muito bem descreveu a realidade do papel da Marinha naquela nossa ex-província ultramarina.

Da exposição feita julgo ser de realçar as referências feitas à importância, no planeamento dos dispositivos de fiscalização de contra-penetração das forças inimigas, do emprego do binómio navio-fuzileiro, na medida em que esta prática conferia uma grande flexibilidade aos dispositivos e um bom aproveitamento sinérgico das capacidades de cada uma das componentes desse binómio, o que comprovadamente conduziu a uma maior eficácia operacional traduzida em bons resultados.

Reportando todos os dispositivos de fiscalização, utilizados com maior ou menor intensidade nos principais rios da Guiné, ao longo de toda a duração do conflito, o conferencista referiu, como ponto alto da exploração do binómio navio-fuzileiro, o dispositivo naval de contra-penetração montado no rio Cacheu, a partir de 1967, e que se manteve, embora com posteriores reduções de meios, praticamente até ao final do conflito, com o nome de *Operação Via Láctea*. Este dispositivo dependia de um recém-criado Comando Operacional nº 3 (COP3) sediado em Bigéne e o seu comando foi atribuído a um oficial da Marinha. Chegaram a ser-lhe atribuídos, para além de forças do Exército, três destacamentos de fuzileiros especiais, duas LFG's, uma LFP e quatro LDM's, meios que permitiram assegurar uma fiscalização intensa e permanente do rio Cacheu, em toda a sua extensão navegável, e a execução de frequentes operações de incursão em terra a partir das suas margens. Os resultados foram altamente positivos na medida em que se conseguiram limitar drasticamente as cambanças clandestinas de reabastecimentos inimigos (sobretudo armamento e munições) que se destinavam às suas forças operando a sul do

rio, e que se iam assim acumulando em grandes quantidades nas suas bases da margem norte. Tal facto possibilitou a realização de operações desencadeadas essencialmente com a intervenção de fuzileiros que resultaram em enormes capturas de material de guerra.

Relativamente às operações de intervenção, muitas delas conjuntas, em que foram utilizadas forças navais (navios e unidades de fuzileiros), o Alm. Carvalheira optou por exemplificar o seu conceito, planeamento e execução com uma descrição mais detalhada da primeira grande operação conjunta realizada neste teatro de operações em 1964 – a *Operação Tridente* – na qual ele próprio participou quando era comandante da LFG *Dragão*. Do planeamento da operação foi incumbido o Comando da Defesa Marítima da Guiné e o seu objectivo foi o de ocupar uma área que na altura estava já controlada pelo inimigo (as ilhas do Como, Caiar e Catunco) a fim de se conseguirem condições de navegação mais seguras para os nossos comboios marítimos de reabastecimento da zona sul da Guiné, proteger as respectivas populações, permitir a instalação de autoridade administrativa no local, aproveitar os respectivos recursos económicos (essencialmente agrícolas e pecuários) e infligir perda de prestígio ao inimigo.

Para dar uma breve ideia da dimensão e extensão desta operação o conferencista referiu que ela durou 68 dias e mobilizou em permanência cerca de 1.500 efectivos, distribuídos por um substancial número de forças e unidades, que, considerado o seu marcado cunho anfíbio, envolveu uma substancial parcela do sistema de forças atribuído ao Comando da Defesa Marítima da Guiné, designadamente a Fragata *Nuno Tristão* (mais tarde substituída pelo Contratorpedeiro *Vouga*), cujo comandante exerceu o comando táctico da força naval e das fases anfíbias da operação, uma LFG, três LFP's, duas a seis LDM's, quatro LDP's e, naturalmente, três dos quatro DFE's existentes na Guiné.

Ao Exército, coube a participação de um batalhão, composto por três companhias de cavalaria e reforçado com uma companhia de caçadores e um grupo de comandos. Foi atribuído ao comandante deste Batalhão o comando táctico das forças desembarcadas, logo que estabelecidas as “testas-de-ponte” da operação, tendo-se para isso instalado com o seu estado-maior numa base de apoio montada na ilha Caiar.

À Força Aérea, coube não só fornecer todo o necessário apoio aéreo a pedido, fornecido por parselhas de aeronaves T6 (para reconhecimento e apoio de fogo) e por helicóptero Alouette (para as evacuações), mas também a realização de diversas acções de bombardeamento sobre as áreas inimigas.

Durante esta longa operação, o inimigo, contrariamente ao que seria de esperar numa guerra deste tipo (a guerrilha) em vez de se procurar furtar ao combate perante um tão forte dispositivo, procurou sempre o contacto de fogo, resistindo intensamente às incursões das forças terrestres nas matas da ilha do Como, durante as primeiras cinco semanas da operação, só começando a diminuir gradualmente a sua resistência a partir daí, certamente por cansaço e pelas muitas baixas entretanto sofridas. Isto foi sem dúvida o prenúncio de que a guerra na Guiné não iria ser fácil perante a determinação de um inimigo bem mentalizado e ao qual nunca faltou um farto fornecimento de armamento,

progressivamente melhorado e tecnicamente evoluído, conforme se veio a verificar ao longo do conflito.

Para as nossas forças, o resultado cifrou-se em oito mortos (incluindo um piloto de T6) e trinta e três feridos (alguns com gravidade), bem como o abate de uma avião T6 de entre os seis que foram atingidos.

Numa apreciação feita à distância do que foi esta grande operação de intervenção, pode concluir-se que os resultados obtidos no terreno não constituíram uma contrapartida satisfatória de tão grande empenhamento de meios e efectivos. Contudo, ela valeu, não tanto pelo alcance dos seus objectivos, que ficaram aquém do previsto, mas sim pela experiência colhida e pelas lições aprendidas (segundo ficou registado em declarações do falecido Comandante Alpoim Calvão, que nela participou como comandante do DFE8). Permitiu testar, afinar e *standardizar* práticas e procedimentos operacionais e tácticos, designadamente em operações conjuntas, e permitiu ainda uma análise da eficácia dos meios empregues no apoio logístico às operações, por forma a se estabelecer doutrina útil para o planeamento e execução de futuras operações.

Na sua conclusão, o conferencista, recordando a vivência do seu cargo de Comandante da Esquadilha de Lanchas da Guiné faz uma justa homenagem aos patrões e guarnições das LDM's, relevando os sacrifícios e riscos a que estavam submetidos, bem como a grande responsabilidade de muitas das missões que lhes eram atribuídas, por vezes em situações particularmente difíceis. Igual apreço manifestou relativamente aos oficiais da Reserva Naval, quer como fuzileiros, quer como comandantes das LFP's e como imediatos das LFG's e LDG's, pela sua notável atitude de prontidão e disponibilidade. E termina com a seguinte frase: *“A verdade é que, apesar das dezenas de baixas e feridos, das centenas de furos e outros danos graves nos costados das embarcações, da LDM 302 ter sido afundada e recuperada por duas vezes, foi possível assegurar, até ao fim, a utilização das vias de comunicação fluviais, constituindo Honra e Glória para a nossa Marinha na Guiné”*.

Passando ao caso de Angola, importa desde logo referir que o conferencista – Almirante Gonçalves Cardoso – cumpriu duas comissões nesta ex-província ultramarina: a primeira, como imediato dos patrulhas *Sal* e *S. Vicente* e a segunda como comandante do DFE2.

Da sua exposição, julgo importante começar por referir a breve descrição feita das acções de contraguerrilha entre 1961 e 1965 em que a Marinha participou no norte do território, desde as iniciais intervenções das forças de desembarque das Fragatas e Patrulhas atribuídos ao Comando Naval de Angola até às subsequentes intervenções dos Destacamentos de Fuzileiros Especiais e Companhias de Fuzileiros, imediatamente após a sua chegada à Província.

Realçou o facto de o rio Zaire, com base em Santo António do Zaire, constituir o cenário por excelência da actuação dos fuzileiros. Para o cumprimento das suas missões, os Destacamentos de Fuzileiros Especiais eram divididos em grupos que guarneciam postos ao longo do rio por forma a fazerem o seu patrulhamento em botes, com apoio

de LDM's, desde Cabinda a St.º António do Zaire. A finalidade desta actividade de fiscalização era evitar infiltrações inimigas através dessa importante fronteira norte do território. Estas unidades de fuzileiros também executaram operações de desembarque ao longo da costa norte, especialmente nas zonas do Ambriz e Ambrizete, bem como nas margens do rio Cuango.

Recordou seguidamente o papel da Marinha na execução dos levantamentos hidrográficos (efectuados pela Missão Hidrográfica de Angola embarcada no navio-hidrográfico *Carvalho Araújo*), que possibilitaram a edição, na Metrópole, de cartografia náutica actualizada dos portos e da costa angolana.

Prosseguindo a sua exposição, o conferencista referiu o início e desenvolvimento da guerra nas frentes Leste e Sul do território, a partir de 1966, em que a Marinha foi chamada a intervir, pelo que se viu obrigada a efectuar importantes ajustamentos no seu dispositivo. Assim, os DFE's que guarneciam os postos do rio Zaire foram deslocados para estas novas frentes, sendo ali substituídos por Companhias de Fuzileiros. Na frente Leste, Os DFE's instalaram-se então no Lungué-Bungo e no Chilongo (rio Zambeze). Na frente Sul, foi instalada uma CF em Vila Nova da Armada, na região do Cuando-Cubango (as chamadas "Terras do Fim do Mundo").

Tornou-se também necessária a deslocação de LDM's para o rio Zambeze (Chilongo), na perspectiva de que tal seria útil para uma melhor eficácia operacional do dispositivo naval, na medida em que se poderiam tirar vantagens do já referido "binómio navio-fuzileiro". O Caminho de Ferro de Benguela, que estava a funcionar, foi uma das vias fundamentais para o transporte dessas lanchas para o rio Zambeze.

Por fim, o conferencista deu-nos um retrato sucinto do que foi a sua experiência de comando do DFE2, entre 1973 e 74, no período em esta unidade esteve colocada no Lungué-Bungo. Descreveu interessantes factos e especificidades desta comissão, designadamente as consequências do acordo de cessar-fogo com a UNITA, a troca do fornecimento de informações sobre os movimentos do MPLA, cujas forças já tinham entretanto sido referenciadas no planalto do Bié desde 1970, provenientes das suas bases na Zâmbia, e se sabia que ambicionavam penetrar até ao mar para dividir Angola em duas metades. Isto levou a que a atenção das unidades de fuzileiros se centrasse fundamentalmente no combate às intenções de penetração do MPLA na zona, pelo que o DFE2 efectuou extensas patrulhas em botes ao longo dos rios Lungué-Bungo, Luanguinga e Luena, bem como diversas operações na área conhecida por "Rota Agostinho Neto", as quais foram sempre bem sucedidas pois conseguiram detectar e prender elementos que se admitia pertencerem ao MPLA.

Cessado o acordo com a UNITA, em Setembro de 1973, após um ataque à sua área de aquartelamento, executada por decisão do comandante da Zona Militar Leste, com base em informações de que aquele movimento, uma vez diminuída a acção dos grupos rivais do MPLA, queria estender a sua zona de acção ao Planalto Central, o DFE2 viu-se então envolvido em outro tipo de operações mais complexas até Agosto de 1974, data

que marcou a saída do Destacamento de Marinha do Lungué-Bungo e a entrega do respectivo aquartelamento à Companhia do Exército sediada no Calapo, após ordem muito urgente de regresso das forças da Marinha a Luanda.

No Natal de 1973, o Ministro da Marinha, Alm. Pereira Crespo tinha visitado o Lungué-Bungo, facto que representou uma grande honra para o DFE2 e que jamais seria esquecida pelas gratificantes declarações que o Ministro fez à comunicação social, após essa visita.

O Alm. Gonçalves Cardoso termina a sua exposição com uma referência muito positiva à sua experiência naval como fuzileiro, afirmando que o lema “Fuzileiro uma vez, fuzileiro para sempre” é, de facto, inquestionável e entranhável.

Passando, por fim, ao caso de Moçambique, a sua apresentação coube ao Almirante Alexandre Silva da Fonseca, interessando desde já observar que este oficial cumpriu uma comissão de serviço nesta ex-província ultramarina como oficial de guarnição da Fragata *Comandante João Belo* (1968-70), onde acumulou a chefia de serviços técnicos com o cargo de comandante da sua força de desembarque, e acrescenta ainda à sua experiência em campanhas ultramarinas o seu posterior comando da LDG *Ariete*, na Guiné.

O conferencista, após uma sumária caracterização geográfica, étnica, social e económica do território, abordou a importante questão dos apoios e facilidades que a FRELIMO obtinha em determinados países vizinhos, desde a total negação de qualquer apoio (casos da República da África do Sul e da Rodésia do Sul), passando pela neutralidade mais ou menos colaborante com ambas as partes – autoridades portuguesas e Frelimo – (caso do Malawi), até ao total apoio político e autorização para instalação de bases logísticas, de treino e operacionais (casos da Tanzânia e da Zâmbia).

Fez seguidamente um breve historial da evolução dos acontecimentos em Moçambique que levaram ao início das sublevações no norte do seu território, nascidas no seio da população de etnia maconde, à criação da Frelimo e realização do seu primeiro congresso em 1962, à entrada em 1964, através do rio Rovuma, dos seus primeiros grupos armados, a que logo se seguiram os ataques ao posto do Cobué nas margens do Lago Niassa, à LF *Castor* e ao posto de Chai em Cabo Delgado, marcando assim o começo das operações militares em Moçambique.

O conferencista passou então a descrever a evolução da organização, meios e efectivos das Forças Armadas em Moçambique, desde o início do conflito até 1974. No que à Marinha respeita, referiu: a deslocalização de parte do Estado-Maior do Comando Naval de Moçambique para Nampula, para junto do Comando-Chefe; a importante rede de estações radionavais que assegurava, para além das comunicações navais, as comunicações do Comando-Chefe com o exterior, designadamente com a Metrópole; e a constituição do sistema de forças naval (navios e fuzileiros) atribuído ao Comando Naval, bem como o respectivo dispositivo, distinguindo a sua componente oceânica e a sua componente territorial e de águas interiores (rio Zambeze e lago Niassa). Fez uma especial referência à complexa e épica operação que foi o transporte das quatro LFP’s (com 43 tons de deslo-

cimento) para o lago Niassa, pelo que ela implicou em trabalhos de reforço de pontes, pelas dificuldades do seu transporte (utilizando primeiro o caminho de ferro e depois uma grande “zorra” emprestada pela África do Sul) e pela exigência de uma forte escolta militar, visto terem de se atravessar áreas onde a Frelimo operava).

Sobre a condução das operações, o conferencista fez um interessante resumo desde a fase anterior ao seu desencadeamento em Setembro de 1964, passando logo ao período que ia desde essa data a meados de 1967, onde cita como vantagem para as nossas forças o facto de as populações de etnia Macua, localizadas a sul e leste das áreas subvertidas, não terem aderido às actividades de guerrilha, uma vez que eram tradicionalmente adversárias da etnia Maconde; referiu seguidamente o período 1967-70, caracterizado quer pela abertura da frente de Tete, em que a Frelimo dispunha de amplo apoio de retaguarda na Zâmbia, quer pela chamada “manobra em superfície” em que o Comandante-Chefe de então se empenhou na implementação de um dispositivo militar de quadrícula com unidades do Exército colocadas junto das populações e sobre os eixos tradicionais da infiltração inimiga, e preferencialmente apoiada na administração provincial, o que em certa medida permitiu conter as actividades da Frelimo para além dos distritos de Cabo Delgado e do Niassa; passou então ao período 1970-73, em que o Gen. Kaúlza de Arriaga assumiu o cargo de Comandante-Chefe e a subsequente realização da grande operação de intervenção baptizada com o nome de *Nó Górdio*, cujos resultados ficaram claramente abaixo das expectativas, o que, levou alguns analistas a concluir que, em termos de custo-eficácia, face ao grande esforço feito e aos elevados custos logísticos da operação, os resultados tenham sido decepcionantes; e finalmente centrou-se no período de Agosto de 1973 (em que novo Comandante-Chefe assumiu funções) a Junho de 1975 (independência de Moçambique), caracterizado pelo agravamento da situação militar e pelos reflexos consequentes da situação vivida na Metrópole, após o 25 de Abril de 1974, desde essa data até à independência.

Seguidamente, o conferencista descreve com algum detalhe as áreas de operação da Marinha no quadro geral atrás referido, destacando-se de entre elas:

- A importância dos trabalhos hidrográficos, topográficos, geodésicos e até oceanográficos da Missão Hidrográfica de Moçambique, com base no NH *Almirante Lacerda*;
- As missões do Comando da Defesa Marítima de Porto Amélia (no distrito de Cabo Delgado), que tinha atribuídos a LDG *Cimitarra* (a qual executava transportes logísticos e por vezes apoiava operações de fuzileiros), três LFP's e um ou dois DFE's;
- As missões do Comando da Defesa Marítima do Lago Niassa, cujo dispositivo naval atribuído, apoiado na base naval de Metangula, era composto por 4 LFP's, 4 LDM's, 3 LDP's e 3 lanchas auxiliares, dois DFE's e uma CF;
- A missão do Comando da Defesa Marítima dos Portos do Zambeze, criado em 1971 com sede em Tete, com vista a criar-se um dispositivo de contra-penetração

- ao longo do rio Zambeze, em consequência da abertura da frente de Tete levada a cabo pela Frelimo no sentido de dificultar a construção da barragem de Cabora Bassa; foi atribuído a este Comando, para controlo de uma tão vasta extensão fluvial, um único DFE baseado no Magoé Velho, somente com os seus botes pneumáticos, facto que muito limitou a eficácia operacional de tão escasso dispositivo;
- A participação da Marinha no bloqueio ao porto da Beira, decretado em 1966 pela Comissão de Segurança da ONU e que impunha o impedimento da entrada de ramas petrolíferas para a Rodésia do Sul, em consequência da declaração unilateral de independência por parte daquele país. A Marinha Portuguesa dispunha normalmente de dois navios atribuídos a esta missão, fragatas inicialmente, depois corvetas, que faziam respeitar as águas territoriais de 6 milhas e davam escolta aos transportes de tropas e outros navios fretados pelo Estado quando tivessem de escalar o porto da Beira.

Das conclusões deste conferencista destaco as seguintes expressivas passagens do que foi o papel da Marinha em Moçambique: *“As dificuldades nas comunicações terrestres criaram uma logística muito difícil e complexa. A navegação de cabotagem ao longo da costa era muito importante, quer no âmbito económico, quer no apoio logístico às forças operacionais. Os meios próprios da Marinha, designadamente o navio de apoio Sam Brás, a LDG Cimitarra e mesmo as fragatas e corvetas colaboraram também neste esforço de apoio logístico. Considera-se que os dispositivos navais montados em Cabo Delgado e no Lago Niassa tiveram sucesso, não se registando trânsitos de elementos da Frelimo naquelas áreas de responsabilidade da Marinha. Já o mesmo se não pode dizer quanto ao Alto Zambeze, onde a Marinha já chegou tarde e com efectivos diminutos, face à extensão do rio Zambeze, que não se tornou assim numa barreira efectiva à infiltração para sul dos guerrilheiros da Frelimo”*.

A terminar, leio uma parte das conclusões que na altura expressei, no fim do seminário, como moderador do seu 2º painel:

“Numa tentativa de síntese das brilhantes exposições dos oradores e do animado debate que se lhes seguiu, parece-me importante começar por salientar que o contributo da Marinha para o esforço de guerra exigido ao País pode considerar-se que foi válido e adequado às circunstâncias específicas desses teatros de operações. Na verdade, a Marinha teve, de um modo geral, bons motivos para se orgulhar dos seus desempenhos, considerando os inúmeros exemplos de actuações colectivas e individuais dignas do maior respeito e consideração pelo que revelaram de competência, dedicação, brio e bravura em combate.

A honra e o espírito de bem-servir, valores perenes que, entre outros, caracterizam qualquer instituição militar que se preze de o ser, estiveram bem presentes nos comportamentos e atitudes da grande maioria dos militares-marinheiros que nessa altura serviram Portugal, mesmo entre muitos dos que, discordando da política seguida relativamente ao ex-Ulamar português, entenderam que o melhor caminho a seguir não seria o de voltar as costas às responsabilidades institucionais e colectivas cometidas às Forças Armadas. De entre todos esses militares-marinheiros distinguiram-se, indiscriminadamente, oficiais, sargentos e praças dos

quadros permanentes e do serviço militar obrigatório e, dentro deste último grupo, por mais de uma vez, foram feitas justíssimas referências aos oficiais da ex-Reserva Naval.

Um outro aspecto a salientar é o do bom relacionamento institucional, com raras e lamentáveis excepções, que os elementos das forças e unidades combatentes da Marinha mantiveram com os seus camaradas dos outros ramos das Forças Armadas em situações equiparáveis. O espírito de corpo não ultrapassava normalmente, a este nível, os limites de uma saudável competitividade dentro da mútua compreensão das responsabilidades que a cada um competia. O “inimigo interno” comum, quando o havia, encontrava-se por princípio nos gabinetes com ar condicionado, de onde por vezes saíam decisões provindas de quem estava pouco sensibilizado para os reais problemas dos que efectivamente faziam a guerra. Mas isto felizmente não constituía regra geral.

Julgo também que deve ser objecto de uma referência especial, como lição aprendida, a decisão tomada no fim da década de 50 de se recriar um corpo de fuzileiros que possibilitasse à Marinha a realização de operações anfíbias e tornasse mais ágil e eficaz a realização de operações de fiscalização e controlo de vias de comunicação fluviais ou lacustres. Foi uma decisão contra a qual se manifestaram na altura várias vezes discordantes, inclusivamente as de alguns distintos oficiais da Armada, mas que a prática veio demonstrar ter sido uma decisão estratégica de grande acerto e utilidade operacional.

Na verdade, se a Marinha não tivesse disposto dessa valência, utilizada de forma simbiótica com os pequenos navios (lanchas de fiscalização e de desembarque) que, numa expressão muito feliz, se denominou de binómio navio-fuzileiro, nunca se teriam conseguido os excelentes resultados obtidos através dos dispositivos operacionais de contra-penetração e nos golpes-de-mão desencadeados contra objectivos ribeirinhos, que se traduziram em duros revezes para o inimigo quer em baixas infligidas, quer em substanciais capturas de armamento. Constituíram bons exemplos destes sucessos, os resultados obtidos na Guiné, entre 1968 e 70, com o dispositivo de contra-penetração montado no Rio Cacheu, com total entrosamento operacional dos navios e fuzileiros a ele atribuídos. Tal dispositivo consistia basicamente no patrulhamento contínuo do rio, efectuado por navios e botes pneumáticos guarnecidos por fuzileiros, complementado com audaciosos e pontuais golpes-de-mão aos locais onde, por informações entretanto obtidas, se sabia estarem a ser concentradas enormes quantidades de armas e munições que o inimigo não conseguia cambar devido à eficácia do patrulhamento. É um exemplo concreto dos resultados desta actuação, a maior captura de material de guerra feita ao inimigo em toda a história das nossas campanhas ultramarinas, que 30 homens do DFE13, comandados pelo então primeiro-tenente Vieira Matias, realizaram através de um audacioso golpe de mão, com apoio aéreo prévio, sobre depósitos de armamento e munições localizados no santuário inimigo de Sambuiá (a norte do rio Cacheu e muito próximo da fronteira com o Senegal). É uma prova que neste tipo de guerra, os grandes sucessos melhor se podem obter com reduzidos efectivos bem preparados e mentalizados (como foi o caso dos fuzileiros) do que com grandes operações envolvendo muitos meios e efectivos.

Mesmo nos dias de hoje, o que se tem demonstrado nos exercícios conjuntos realizados a nível nacional é que os fuzileiros continuam a ser imprescindíveis em qualquer cenário que torne necessário o recurso a uma operação anfíbia, sobretudo no caso de bloqueamento dos portos ou aeroportos nos teatros de operações em causa (as nossas regiões insulares constituem um

óbvio paradigma dessa eventualidade). Para além disto, os fuzileiros continuam a ser indispensáveis para guarnecer as equipas de boarding dos navios a que sejam atribuídas missões que envolvam a interseção no mar de navios ou embarcações passíveis de oferecer resistência (designadamente com armas) a acções de fiscalização ou à sua própria captura (casos de combate ao narcotráfico, contrabando, imigração clandestina, pirataria, etc.).

Por fim, ainda nos pareceu relevante registar as visíveis vantagens obtidas, no contexto da actuação global da Marinha em qualquer um dos três teatros de operações, do facto do sistema de autoridade marítima (os chamados Serviços de Marinha Provinciais e as Capitánias) estar harmoniosamente interligado com os Comandos Navais e Comandos de Defesa Marítima ultramarinos, numa prática idêntica à que se utilizava na Metrópole e que ainda hoje se mantém, apesar da existência de opiniões que, com duvidosa consistência argumentativa, vêm advogando a sua separação da Marinha”.

Espero ter assim contribuído para enaltecer uma obra, cujo mérito se deve fundamentalmente aos respectivos conferencistas mas que, no seu conjunto, constitui sem dúvida um reavivar de memórias nacionais em momentos difíceis da nossa História, em que a Marinha bem se pode orgulhar de ter cumprido, com muita honra e brio, as missões que lhe foram cometidas.

O MAR EM CERVANTES – CERVANTES EM PORTUGAL
A PROPÓSITO DOS 400 ANOS DA PUBLICAÇÃO DA SEGUNDA PARTE
DO *DOM QUIXOTE*, EM 1615

Comunicação apresentada pelo académico
João Abel da Fonseca, em 10 de Fevereiro

I – Introdução

Neste ano de 2015 comemoram-se os 400 anos da publicação, em Madrid, por Juan de la Cuesta, da *Segunda Parte del Ingenioso Cavallero Don Quixote de La Mancha*, como todos bem sabemos, a obra mais universal de Miguel de Cervantes, que 10 anos antes tinha dado à estampa, pelo mesmo editor, a primeira parte.

Em 1614, tinha aparecido, uma continuação do primeiro *Dom Quixote*, da autoria de um fingido Alonso Fernández de Avellaneda, intitulada *Segundo Tomo del Ingenioso Hidalgo Don Quixote de la Mancha*, obra publicada em Tarragona, na casa de Felipe Roberto. Avellaneda idolatrava a Lope de Vega e compartilhava com este não só a suspi-cácia, como ainda uma notória hostilidade face a Cervantes, de cuja «manquedad» (em castelhano tal vocábulo designa alguém a quem falta um braço ou uma mão) troçava, assegurando que tinha “*más lengua que manos*”, que era “*falto de amigos*” e que, para além de repugnar aos grandes senhores, arrastava na cabeça uns apêndices pouco recomendá-veis. Se as observações tinham alguns laivos de verdade, certo é que as duas partes da obra foram dedicadas a dois grandes de Espanha, respectivamente o duque de Béjar e o conde de Lemos, seu protector nos últimos anos de vida. Cervantes, que preparava a segunda parte do *Dom Quixote*, enfadado com tal atrevimento, modificou no texto várias cenas, juntou novas aventuras e aproveitou para nela se referir, com uma justificada contundên-cia, à obra falseada e àquele autor apócrifo, cuja verdadeira identidade nunca foi apurada, nem cabe aqui dissertar sobre as várias hipóteses aventadas.

O autor do *Dom Quixote* não chegou a ver a universalidade e a fama da sua obra, já que a consagrada novela, assim como a maioria dos seus textos, foi subvalorizada e não lhe mereceu, em vida, mais do que algum reconhecimento social. Na verdade, quando se dispôs a escrevê-la, já tinha fracassado na dramaturgia e pouco ou nada conseguido brilhar na poesia. Sabendo-se como o teatro dava dinheiro, a poesia prestígio e a novela era um género menor que já ensaiara, bem se pode avaliar como só um ânimo forte poderia ter levado o escritor a enveredar de novo por aquela opção. No Verão de 1604, Cervantes, que já tinha terminado a primeira parte do *Dom Quixote*, procurou em Valladolid, onde residia, mas também por Madrid, algum poeta que lhe elogiasse a obra, como era costume na época. Mostrou o manuscrito a alguns escritores de prestígio, mas não

logrou obter junto de qualquer um deles esse pretenso poema laudatório. Lope de Vega, conhecedor de tal revés, viria a comentar numa carta privada: “*De poetas no digo: buen siglo es éste. Muchos están en cierne para el año que viene, pero ninguno hay tan malo como Cervantes ni tan necio que alabe a don Quijote*”. Daí as alfinetadas de Cervantes dirigidas a Lope de Vega no Prólogo da primeira parte. Neste contexto, nunca se assumiu com qualquer protagonismo no mundo das Letras, mas é comovedor saber como sempre se considerou, até aos últimos dias, com muito orgulho, um soldado que lutou na batalha de Lepanto. No Prólogo da segunda parte do *Dom Quixote*, escreveu o que essa presença para si significava: “*la más alta ocasión que vieron los siglos pasados, los presentes, ni esperan ver los venideros*”.

Durante o ano de 2014, em Espanha, a Real Academia Española, promoveu a publicação da obra de Avellaneda, com um estudo de Luis Gómez Canseco, e também de uma edição adaptada ao grande público do *Don Quijote de La Mancha*, de que foi encarregado Arturo Pérez-Reverte. Para além destas duas iniciativas, muitos têm sido os periódicos e revistas de temática literária, bem como diversos cervantistas, que vêm publicando novos estudos.

Quando, em 2005, o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica promoveu a realização do VII Curso de Verão da Ericeira, convidou-nos a apresentar uma comunicação. Ora o tema do referido curso era *O Mar. Regresso ao Futuro*, o que nos levou a preparar, como poderão ver à frente com alguma pertinência, um texto que intitulámos *O Mar no Dom Quixote de Miguel de Cervantes. O triunfo da realidade*. Aproveitávamos, deste modo, para nos associarmos às comemorações que decorriam naquele ano, a par de darmos testemunho de uma evidência patenteada na obra, afim ao tema do curso. Dez anos volvidos, com as necessárias alterações e aumentada face aos novos estudos entretanto desenvolvidos, trazemos aqui uma nova versão.

Cervantes passou embarcado uma boa parte da sua vida, combateu em várias batalhas navais, uma das quais nos Açores, sofreu um longo cativeiro em Argel e serviu em Portugal durante a monarquia dual, deixando nas suas obras várias referências ao mar, aos portugueses e à cidade de Lisboa, a quem se referiu com especial encanto. Pensamos que tal bastaria para que não o esquecêssemos.

Continua a ser oportuno reflectir sobre a expressão *Regresso ao Futuro*, como que a pretender evidenciar que no Passado, o Futuro era melhor, ou se se preferir, que o que nos falta hoje é um projecto para o amanhã, que pode levar alguns «mais antigos», a sentirem «saudades do futuro». Estamos, obviamente, a falar do Mar – do Mar Português. Mar de oportunidades que se desenham na vontade de se encontrarem as oportunidades do nosso Mar, como garante de um novo alento do nosso Futuro como um todo nacional e como um Estado soberano, definindo e implementando uma estratégia que permita ao País conhecer melhores dias. João Paulo II, na sua Carta apostólica *Tertio Millenio Advéniente*, já nos recordava que o futuro do mundo e da Igreja pertencia às gerações jovens, que nascidas nos últimos anos do século XX, estariam maduras nas primeiras décadas

do novo milénio. A elas se devem abrir os espaços de convívio cultural e científico, de desfrute e partilha de conhecimentos, que lhes aponte o caminho para poderem atingir esse desiderato. No caso do Mar, é também à nossa academia que compete acompanhar esse processo, e é o que tem vindo a fazer. Pensamos que o recente trabalho vencedor do Prémio *Almirante Teixeira da Mota*, já pelo tema que aborda, já pela juventude do seu autor, vem corroborar o que ficou afirmado.

Eduardo Lourenço, na linha do que aqui nos disse, na sua comunicação do ano passado, já escrevera em 2005: “[...] *Regressando ao ponto de partida, o antigo barco que ancorou em Ormuz e Nagasaki, não é um barco de nostalgia mas continua sonhando por nós um futuro à altura do seu passado*”. O ensaísta veio ainda a considerar que a Europa profunda foi capaz de exportar fé, ideal de vida e cultura, num movimento que geraria nos espaços ultramarinos transeuropeus novas fronteiras, criadas à sua imagem, pólos de disputa que reflectiriam, noutras latitudes, a pecha da semente original –, aquela vocação europeia que persiste em caracterizar-se como o «lugar» em que tudo se problematiza até aos limites da perplexidade.

Não estaremos preparados para ler hoje o Dom Quixote, como não o estaremos para ler *Os Lusíadas*, sem termos a consciência dos sucessivos reflexos desta identidade histórica, cujo espírito, podemos ver embarcado a navegar na *internet*, por esse mundo globalizado, gozando de uma ubiquidade a que se chama pasmodicamente de «realidade virtual» – é um novo tempo da leitura, é já um outro tempo – novo, mas a que não pode ser roubado o espaço ao sonho, nem o lugar a um Futuro promissor. Adriano Moreira no seu estudo exemplar *O Manifesto d’Os Lusíadas*, lição proferida na Universidade de Manaus, durante o acto académico de investidura com o título de Doutor *Honoris Causa*, oportunamente publicado pela Academia Internacional da Cultura Portuguesa, em 1972, e que ainda há duas semanas relembrou na conferência inaugural das comemorações dos 140 anos da fundação da Sociedade de Geografia de Lisboa, escreveu, logo a abrir: “*Entre os muitos pontos de vista segundo os quais se podem examinar Os Lusíadas de Luís de Camões, conta-se o político. Esta obra maior da gesta portuguesa e da expansão Ocidental, justifica e desenvolve um dos programas possíveis da acção nacional, programa que implica uma opção. O livro define um aspecto essencial daquilo que já chamei a maneira portuguesa de estar no Mundo. Não se limita a consagrar o troço do caminho andado pelos Lusíadas até então. Toma partido em relação ao futuro. Desde o seu aparecimento em 1572, foi o ponto de referência e de apoio dos que se mantiveram fiéis ao programa nacional que adopta e recomenda.*

Por isso Os Lusíadas são um manifesto, que torna patente, clara e pública, uma concepção do Estado, ao serviço de uma missão nacional, toda ela estruturada segundo bem definida escala de interesses e de valores. Desenvolve uma teoria justificativa de uma história já então longa, e projecta no futuro as metas de uma acção incumbida à soberania”.

Concluída a Introdução que julgámos necessária, avancemos ainda para um breve capítulo contextualizante.

II – A propósito do Mar, de Portugal e da Europa

Sabemos como a *Expo 98*, que decorreu em Lisboa, foi dedicada aos Oceanos, ou se preferirmos, ao Mar. O *Pavilhão da Santa Sé*, comissariado por Natália Correia Guedes, acolhendo o apelo, reuniu uma preciosa colecção alusiva ao tema, à volta do elemento principal da Vida que é a Água. O belíssimo *Catálogo* da mostra foi assim intitulado *fons Vitae*. A Comissão Científica era presidida pelo nosso actual Confrade, à data Reitor do Seminário dos Olivais, o então Cônego Manuel Clemente, que nos brindou com um notável Prólogo intitulado *O Cristianismo é uma realidade ribeirinha*. Não vamos aqui analisar o texto, que por ser breve e belo é de leitura obrigatória, mas permitam-nos que sublinhemos um trecho: “*Do lago da Galileia, onde começou um dia, ao oceano sideral prometido a Abraão, encontrará sempre o apelo doutra margem. [...] As tradições sobre as origens do Cristianismo na Península Ibérica são em boa parte marítimas. Esfumam-se as que aludem à chegada de São Paulo e ainda mais as que se referem à de Santiago. Mas parece certo que as margens do Guadiana e do Tejo acolheram cristãos do Mediterrâneo Oriental e de lá provêm os nomes de alguns deles, quer no cemitério paleocristão de Mértola, quer, antes deste, no primeiro bispo conhecido de Lisboa (Potâmio, no século IV)*”. João Paulo II, de visita ao nosso País, em Maio de 1991, já dissera em Lisboa que “*Portugal foi púlpito da Boa Nova de Jesus Cristo para o mundo, levada para longe em frágeis caravelas por arautos impelidos pelo sopro do Espírito*”.

Por ocasião das Comemorações do V Centenário do Tratado de Tordesilhas, em 1994, foi organizada na Torre do Tombo uma exposição intitulada *O Testamento de Adão*, em cujo *Catálogo*, o então Director, Jorge Borges de Macedo, nosso saudoso Confrade Emérito, publicou um estudo introdutório com aquele mesmo título, seguido de “[...] e as realizações atlânticas dos séculos XV e XVI”. Atentemos a uma passagem do mesmo: “*A dúvida de Francisco I sobre o testamento de Adão tem todo o cabimento. Nada há que prove que Adão se tenha preocupado com linhas de demarcação marítimas. Actos de força continental dispensavam, provavelmente, invocações canónicas remotas, ainda que não litúrgicas. Contudo, também não há provas de que se tenha preocupado com «protecções» desse tipo para as fronteiras terrestres. E a verdade é que, dentre os reis, nunca nenhum se teria lembrado de começar por referir Adão, para efeito de definir quaisquer fronteiras. Contudo, Adão já tinha sido invocado, no século XIV, nas revoltas camponesas de Inglaterra, para pôr em causa a existência de nobreza: «Quando Adão caçava e Eva fiava, onde estava o senhor da nobreza?»*.”

É sempre arriscado invocar direitos e salientar acessos através das referências metafóricas. Dão direito a tudo. Na boutade relativa ao testamento de Adão, o que está patente é ainda a limitada familiaridade com os problemas jurídicos do mar, sobretudo neste rei continental como era Francisco I. Mostra-nos até que ponto estava o direito marítimo ainda na infância e eram difíceis de entender, por um continental, as eventualidades da navegação no mar largo,

sem ver terra, sem conhecer correntes, ventos ou ilhas como pontos de referência para as realizar. Sem isso, tudo era um atrevimento. Por isso e só por isso, valeria a pena invocar Adão”.

Em 1995, a Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa acolheu um encontro internacional, integrado nas Comemorações do Cinquentenário do Fim da Segunda Guerra Mundial, que se propunha reflectir sobre os “Novos rumos da Europa”. A coordenação das *Actas*, como do evento em si, coube ao nosso Confrade António José Telo, e Jorge Borges de Macedo apresentou nele uma das suas últimas comunicações. Permittimo-nos sublinhar dois importantes trechos: “*A civilização ocidental, no modo como é entendida na Europa, tem uma verificação policêntrica e constante que se não compadece com resultados imediatos, nem com aplausos iniciais e solenes. Precisa de ter consciência dos grupos de pressão e saber neutralizá-los. Muito há a fazer, a esse respeito. Há quem entenda que as posições adquirem legitimidade pelo número dos seus seguidores. E essa posição tem de ser acautelada, não há dúvida que a capacidade de distinguir o bem do mal não pode estar sujeita a maiorias ou a minorias. Há valores que precisam de ser ressaltados e protegidos, para além de qualquer eventual audiência, cuja natureza se modificou em responsabilidade, no mundializar-se a informação imediata. [...] As sociedades europeias são, simultaneamente, espirituais, na permanência dos valores e relativamente versáteis, na sua expressão, assim como, por consequência, comunicáveis e discutíveis. A sua perenidade é sobretudo moral e analítica. Em suma, as culturas não são confrontuais. Assim combatem em divergência, a uniformidade, o narcisismo nacional, artístico e crítico, tal como o exibicionismo, vistos como definição de «qualidade». Defendem o «bom senso» e a sensibilidade, contra o desgaste dos meios de comunicação de massa, e contra a imposição de uniformidades «baratas» e «correctas»: são pouco criativas e deformadoras pela banalidade funcional”.*

São estas considerações fundamentais que se devem ter presentes quando se inicia um estudo da interacção das obras do passado com o presente, nos seus sucessivos tempos da leitura, por forma a entendermos como algumas, tais são os casos de *Os Lusíadas* e do *Dom Quixote*, asseguram no futuro a sua perenidade, afirmando-se como referências em qualquer época vindoura.

III – ... E também o Mar em Cervantes

O significado da problemática do *Regresso ao Futuro* também foi tratado por Cervantes no *Dom Quixote*, quando o autor pôs na boca de D. Lourenço de Miranda, dirigindo-se este ao *engenhoso fidalgo*, uma glosa a um mote já usado com o mesmo fim, por Gregório Silvestre, esse músico e poeta, nascido em Lisboa, filho de Juan Rodríguez, médico de D. João II e que viajaria depois, de regresso a Espanha, com a infanta D. Isabel, esposa do imperador Carlos V. Vejamos:

MOTE

***Se o meu «foi» tornasse a ser,
sem eu esperar mais «será»,
ou viesse o tempo já
do que está p'ra acontecer.***

GLOSA

*Por fim, como tudo passa
passou o bem que me deu
Fortuna nada escassa,
mas que nunca meolveu,
por mais que eu peça, ou que faça.
Fortuna bem podes ver
que é já longo o meu sofrer;
faz-me outra vez ditoso,
que eu seria venturoso
se o meu «foi» tornasse a ser.*

*Só quero outro gosto, ou glória,
outra palma, ou vencimento,
outro triunfo, outra vitória,
tornar ao contentamento
que me é pesar na memória.
Fortuna, leva-me lá,
e temperado estará
todo o rigor do meu fogo,
sobretudo se for logo,
sem eu esperar mais «será».*

*Sei que sou indeferido,
pois tornar o tempo a ser,
depois de uma vez ter sido,
não há na Terra poder
que a tanto se haja estendido.
Corre o tempo; leve dá
seu voo, e não voltará,
e erraria quem pedisse
ou que o tempo já partisse
ou viesse o tempo já.*

Vivo em perplexa vida,
 ora esperando, ora temendo,
 é morte muito conhecida
 e é muito melhor morrendo
 buscar para a morte saída.
 Eu preferia morrer,
 mas não o devo querer,
 pois com discurso melhor
 me dá a vida o temor
do que está p'ra acontecer.

Difícilmente encontraríamos um poema tão alusivo, com esta vontade que acerca o glosador ao interrogar-se sobre a possibilidade de um *Retorno ao Futuro*.

Antes de chegarmos ao mar que *Dom Quixote* avistou, pela primeira vez, frente a Barcelona, atentemos ainda num breve trecho que toca a Portugal. No Cap. IV da primeira parte, intitulado “*Da curiosa e grande escolha que o padre e o barbeiro fizeram na livraria do nosso engenhoso fidalgo*”, podemos ler o seguinte passo: “*Abrindo outro livro, viu que era Palmeirim de Oliva; e ao pé dele estava outro, que se chamava Palmeirim de Inglaterra. Tanto que os viu disse o Licenciado: – De semelhante oliveira façam-se logo achas, e se queimem, que nem cinzas delas fiquem, e essa palma de Inglaterra se guarde e conserve como coisa única, e se faça para ela outro cofre, como o que achou Alexandre nos despojos de Dario, que o destinou para nele se guardarem as obras do poeta Homero. Este livro, senhor compadre, tem autoridade por duas coisas: primeiro porque é de si muito bom; segundo, por ter sido seu autor um discreto Rei de Portugal. Todas as aventuras do castelo de Miraguarda são boníssimas, e de grande artifício; as razões cortesãs e claras, conformes sempre ao decore de quem se fala; tudo com muita propriedade e entendimento. Digo pois (salvo o vosso bom juízo, mestre Nicolau) que este e Amadis de Gaula fiquem salvos da queima; e todos os restantes, sem mais pesquisas nem reparos, pereçam*”.

Houve quem pensasse que o *Palmeirim de Inglaterra* fora composto por D. João II. Hoje é ponto assente que o seu autor foi o brigantino Francisco de Moraes, como ficou esclarecido por José Maria Rodrigues no judicioso estudo *Pontos de contacto entre a linguagem do “D. Quixote” e a de “Os Lusíadas”*, publicado pela Imprensa da Universidade de Coimbra, em 1931. De Francisco de Moraes sabe-se que, muito embora tenha entrado ainda novo ao serviço dos condes de Linhares, que sempre o tiveram em grande apreço, pelas qualidades de espírito e os seus primorosos dotes literários, em 1539 era «moço da câmara» do Cardeal-Infante. Contudo, tendo sido nomeado embaixador de D. João III em Paris, o segundo conde, D. Francisco de Noronha, para ali resolver, junto de Francisco I, casos de grande delicadeza, Francisco de Moraes acompanhou-o como secretário, e em França demorou-se desde 1540 até 1543. Foi durante este período que redigiu o

seu *Palmeirim*, dado à estampa naquela cidade em 1544, sem nome de autor, muito embora dedicado à Senhora Infanta D. Maria. A obra, que foi atribuída, como já vimos, a D. João II, mas também ao Infante D. Luís, e a outros príncipes portugueses, passou a correr em castelhano em 1547, por Luis Hurtado, e só conheceu a primeira edição portuguesa em Évora, por André de Burgos, no ano de 1567, seguida de uma reimpressão em 1592, por António Álvares, na cidade de Lisboa. Foi este Francisco de Morais bisavô do Padre Baltazar Teles, autor da conhecida *Historia de Ethiopia a Alta*, tirada da que mais largamente compôs na Índia o Padre Manoel de Almeida (Coimbra, 1660), filho este de D. Francisca de Morais e do cavaleiro inglês John Tilly, que fugindo à perseguição da rainha Isabel I, se refugiou em Portugal e aqui tomou o nome de João Teles.

Vejamos agora o que de mais significativo se veio a passar durante a estadia do engenhoso fidalgo na Catalunha, ou se preferirmos a sua visita a Barcelona, que ocupa os cinco capítulos, do LXI ao LXV, da *Segunda Parte do Dom Quixote*. “[...] *Estenderam, D. Quixote e Sancho, a vista por todos os lados, viram o mar, que até então nunca tinham visto, e pareceu-lhes imenso e espaçosíssimo, muito maior que as lagoas de Ruidera, que tinham na Mancha*”. É aqui, durante a estadia em Barcelona, que Cervantes põe na boca dum cavaleiro que saúda Dom Quixote, a sua voz sentida e o remoque a Avellaneda e à sua obra falseada: “[...] *bem vindo seja, repito, o valoroso D. Quixote de La Mancha, não o falso, não o fictício, não o apócrifo, que em falsas histórias ultimamente nos mostraram, mas sim o verdadeiro, o legal, o fiel [...]*”. Foi também em Barcelona que o fidalgo entrou pela primeira vez numa tipografia, se bem que imaginada, muito embora seja aceite pelos cervantistas que se tratava da oficina de Sebastián de Cormellas, situada, ao tempo, na calle del Call, nº 14, e que Cervantes pode ter conhecido pessoalmente na sua visita à Cidade Condal no Verão de 1610, até pelo facto de Cormellas pai ser natural, também como o escritor, de Alcalá de Henares. Sigamos o trecho: “[...] *Teve D. Quixote desejo de passear pela cidade a pé e incógnito, e viu escrito numa porta, em letras muito grandes, aqui se imprimem livros; e ficou muito satisfeito, porque nunca vira imprensa alguma, e desejava saber como era. Entrou na imprensa com todo o seu acompanhamento, e viu num sítio uns homens a fazerem a tiragem, noutra as emendas, noutra a comporem, e noutra a paginarem, e finalmente aquele maquinismo todo que nas imprensas se mostra*”. E logo prossegue com nova «bicada» a Avellaneda: “[...] *Seguiu avante, e viu que estavam também corrigindo outro livro e perguntou o título; responderam-lhe que se chamava A segunda parte do engenhoso fidalgo D. Quixote de La Mancha, composta por um cidadão de Tordesilhas. – Já tenho notícia deste livro, e em boa consciência pensei que estava queimado e reduzido a pó, por impertinente; mas há-de-lhe chegar o seu S. Martinho, como aos porcos: as histórias fingidas são boas e deleitosas, quando são verosímeis, e as verdadeiras, quando são exactas.*

E, dizendo isto, com sinais de certo despeito, saiu da imprensa, e naquele mesmo dia resolveu D. António [Moreno] levá-lo a ver as galés que estavam fundeadas no porto, e com essa notícia se alegrou Sancho, porque nunca em sua vida vira semelhantes coisas”.

A aventura no mar estava prestes a começar: “[...] *O capitão-mor, que estava prevenido a sua vinda, apenas eles chegaram ao cais, mandou que todas as galés os saudassem com pavilhões [...] e apenas D. Quixote pôs pé no escaler, salvou a artilharia das galés, e, ao subir o cavaleiro pelo portaló de estibordo, fez-lhe continência a companhia [...] bradando-lhe: hu! hu! hu! três vezes*”. E eis senão quando um marinheiro da atalaia disse que de Monjuich se fazia sinal que havia baixel de remos na costa, que devia ser algum de corsários de Argel. A narrativa prossegue com o episódio de uma batalha naval, entre mortos e feridos, turcos, argelinos e renegados espanhóis, manobras dos diferentes navios, e até a referência a uma prática que se dizia corrente em alguns portos do «infiel», de que Cervantes teria tomado conhecimento durante o cativo e não quis deixar de mencionar: “[...] *entre aqueles bárbaros turcos, em mais se estima um rapaz formoso, do que uma mulher, ainda que seja lindíssima*”. Se melhor nos detivermos no enredo novelístico ainda ficaremos a saber que o capitão dos navios piratas, mais não é que a desaparecida donzela Ana Félix, que logo logo se desmascara, bem como Gaspar Gregório, o seu amante travestido. Até aparece o «cavaleiro da Branca Lua» que afinal era o bacharel Sansão Carrasco, natural da mesma terra que Dom Quixote.

Em Junho de 2004 Barcelona acolheu o Congresso Internacional *El Quijote y el Pensamiento Moderno*, agradecendo a Cervantes a internacionalização da Catalunha e daquela grande cidade, que é hoje, e já o era no século XVII, graças à sua divulgação numa obra que se converteu no livro mais traduzido depois da *Bíblia*. Cidade ribeirinha, de um Mediterrâneo eleito como mar difusor de cultura, berço do grande espaço de Culturas, por excelência, que declarou 2005 o ano do livro e da leitura.

Nas comemorações do III Centenário, em 1905, no dealbar do século XX, assistiu-se a um debate Espanha-Catalunha, em que o *Dom Quixote* tinha caído em usufruto do casticismo espanholista visceral, com o peso de Castela a chocar com o nacionalismo catalão emergente. A Catalunha sentia-se orgulhosa daqueles cinco capítulos que Cervantes lhe dedicara na obra, exaltando um talento que muito tem a ver com “*el seny i el tocar de peus a terra*” que são as características diferenciadoras daquela nação. Na verdade, numa obra que se associa quase sempre a Castela-La Mancha e ao mundo rural, em que decorre a maior parte da acção, não deixa de ser importante verificar que, quase a terminar a segunda parte, por conseguinte no final da mesma, Cervantes tenha sentido a necessidade de dedicar uns capítulos a um outro mundo – o das grandes cidades –, e para isso tenha escolhido uma, frente ao mar; para além do mais Barcelona, com todo o peso que ela significava por oposição às de Castela. Afigura-se-nos admitir que pretendeu chamar para a obra uma audiência alargada, e para si o intérprete de uma reconciliação entre as diferentes partes de um estado plurinacional. Alguns cervantistas consideram que estes capítulos que decorrem na Catalunha representam o triunfo da realidade sobre a fantasia, muito embora a realidade seja uma projecção do seu desejo em mostrar que precisava da fantasia para assegurar, na novela, a mensagem que pretendia transmitir, também talvez da sensação de liberdade que o mar lhe proporcionara, durante o tempo

em que nele viajou tranquilamente. Ao suscitar que a razão se pode rir da loucura, quiçá pretendesse confrontar o leitor com o facto de que o riso pode ser uma ferramenta contra a incongruência, como já o tinham defendido Sócrates, Homero, os salmos e também Maomé ao proclamar que: “*Mantém sempre o coração ligeiro, porque quando o coração se ensombra a alma cega*”. A própria sátira, como parte da história da literatura, só tem nela cabimento se o impulso da troça for artístico e o humor necessário for responsável, se bem que, ao longo dos séculos, não falem exemplos de uma reacção que conduziu a censura, à prisão e até à morte dos que a utilizaram, mesmo na estrita observância dos limites da sua prática, nas obras que produziram. O *Dom Quixote*, se bem que revelador de todas as contradições da Espanha no início do século XVII, conseguiu passar incólume à acção censória da Inquisição, livrando-se da fogueira, porque Cervantes utilizou o artifício de declarar a loucura do seu herói. E aos loucos quase sempre tudo foi permitido!

Muito brevemente, recordaremos que com 22 anos, em Dezembro de 1569, Cervantes apareceu em Roma como pajem do legado monsenhor Júlio Acquaviva, que seria cardeal no ano seguinte e que, muito provavelmente, conhecera em Madrid. Acompanhou-o por Palermo, Milão, Florença, Veneza, Parma e Ferrara. Em 1570, na companhia do capitão Diego de Urbina, ingressou como soldado no terço de Miguel de Moncada, embarcando na galera *Marquesa*. Partiu de Messina na armada que às ordens de D. João de Áustria se dirigia ao encontro da frota turca, e combateu valentemente em Lepanto, a 7 de Outubro de 1571, o que lhe valeu o título de *soldado aventajado*, que significava algo como soldado de elite e lhe conferiu o direito a uma subvenção mensal. Sofreu três tiros de arcabuz no peito, e ficou estropiado da mão esquerda, cujos movimentos jamais recuperaria, e por isso ser apodado de *Manco de Lepanto*. Depois de seis meses de convalescença, num hospital de Messina, regressou à vida militar e participou, ainda em 1572, na expedição naval de Navarino, onde voltou a combater. No ano seguinte integrou três outras – Corfú, Bizerta e a de ocupação de Tunes. Ainda pelejou, em 1574, na tentativa de salvar o porto de La Goleta, todas elas sob as ordens do capitão Manuel Ponce de León, integrado no terço de Lope de Figueroa. Antes de regressar a Espanha visitaria ainda a Sicília, a Sardenha, Génova e algumas cidades da Lombardia, até se fixar, durante cerca de um ano e meio, em Nápoles. Aí lhe nasceria, em 1575, fruto do romance com uma senhora da cidade, o seu primeiro filho, a que deu o nome de *Promontorio*. Durante a viagem de regresso, a bordo da galé *Sol*, no dia 26 de Setembro de 1575, ele e o seu irmão Rodrigo foram capturados, frente a Palamós, na actual Costa Brava, pela flotilha turca comandada pelo renegado albanês Mami Arnaute, de parceria com o renegado grego Dali Mami, de quem ficaria escravo em Argel, para onde foram levados. O facto de terem encontrado em seu poder as cartas de recomendação que levava, passadas por D. João de Áustria e pelo duque de Sessa, fez pensar aos captadores que Cervantes era uma pessoa muito importante, e por quem podiam conseguir um bom resgate. Pediram 500 ducados de ouro pela sua libertação. Sofreu, então, um duro cativeiro de quase 5 anos, até 19 de Setembro de 1580, e foi durante este período que travou conhecimento com

o português Manuel de Sousa Coutinho, também conhecido como Frei Luís de Sousa, que ali, igualmente, se encontrava cativo, bem como o clérigo doutor António de Sosa, autor da *Topografía e historia general de Argel*, e do *Diálogo de los mártires de Argel*, em que relatou o *episodio de la cueva*, a segunda tentativa de fuga de Cervantes, constituindo-se no seu primeiro biógrafo. Não vem ao caso relatar as inúmeras peripécias do cativo, muito embora possamos acrescentar que foi resgatado, depois do irmão Rodrigo, pela diligente acção dos padres Trinitários que tiveram que pagar os 500 ducados, em parte angariados junto de mercadores cristãos que negociavam no porto de Argel, quando já se encontrava, atado com *dos cadenas y unos grillos*, a bordo de uma das galés em que Azan Baja zarparia, em breve, para Constantinopla. Só em 24 de Outubro seguinte regressaria a Espanha, tendo aportado a Dénia, na província de Alicante. Daí passou à cidade de Valência, onde permaneceu até finais de Novembro, iniciando então a viagem até Madrid, onde já se encontrava em meados de Dezembro de 1580.

Em Madrid tomou conhecimento que o irmão Rodrigo se encontrava a servir em Portugal, com o posto de alferes, e em Maio de 1581 conseguiu viajar até Lisboa. Num documento datado de 23 daquele mês, em Tomar, onde se encontravam reunidas as Cortes, foram-lhe outorgados 50 ducados para ir numa missão secreta a Orão, provavelmente pelo facto de o saberem conhecedor da cultura e dos costumes do Norte de África. Regressado a Lisboa em finais daquele ano, sabemos que em Fevereiro de 1582 já se encontrava de novo em Madrid, por um documento em que solicitava ao Conselho das Índias um posto de trabalho vacante, naquelas paragens americanas, embora sem sucesso. Filipe II, informado sobre a armada que se preparava em França com destino aos Açores, para apoiar a causa de D. António, Prior do Crato, mandou organizar uma expedição naval punitiva, para cujo comando nomeou D. Álvaro de Bazán, marquês de Santa Cruz, sendo que ao mestre de campo Lope de Figueroa caberia comandar os 6.000 homens de armas. Encontrando-se à data sem ofício conhecido, não será difícil acreditar, como alguns autores sustentam, até pelo conhecimento anterior, do tempo de Lepanto, com os dois altos dignitários, que Cervantes tivesse sido escolhido para integrar a expedição e, por consequência, participado nos Açores, na batalha naval de Vila Franca, que teve lugar a 26 de Julho de 1582. A ser verdade, uma vez mais teria passado por Lisboa, pelo menos à ida.

Das várias passagens por Lisboa ficou-lhe na memória uma imagem que viria a utilizar na sua última obra – *Los Trabajos de Persiles y Segismunda* –, publicada um ano depois de ter falecido, em 1617, quase simultaneamente em Madrid, Barcelona, Lisboa, Valência, Pamplona e Paris. Ouçamos, de seguida, o retrato que faz da capital lusa: “[...] *aquí el amor y la honestidad se dan las manos, y se pasean junto; la cortesía no deja que se llegue la arrogancia, y la braveza no consiente que se le acerque la cobardia: todos sus moradores son agradables, son cortezes, son liberales, y enamorados, porque son discretos: la ciudad es la mayor de Europa, y la de mayores tratos: en ella se descargan las riquezas del Oriente y desde ella se reparten por el universo: su puerto es capaz no solo de naves, que se puedan*

reducir á numero, sino de selvas moviles de árboles que los de las naves forman: la hermosura de las mujeres admira y enamora, la bisarria de los hombres pasma, como ellos dicen; Finalmente esta es la tierra que da al cielo santo y copiosísimo tributo". Foi neste mesmo livro que narrou os amores de Manuel de Sousa Coutinho, com quem, como já referimos atrás, se encontrou no cativo de Argel. Ainda no âmbito das relações de Cervantes com Portugal, vêm alguns autores pretender que tivesse uma filha de uma senhora portuguesa, como não deixa de assinalar Carlos Margaça Veiga, num estudo de 2005. Tal nunca se pôde ainda confirmar, sabendo-se somente que reconheceu como filha natural, em 1599, uma menina, de nome Isabel, à data perto dos 15 anos de idade, havida em Ana Franca de Rojas, uma sua amante, casada com o taberneiro madrilenho Alonso Rodríguez. Cervantes viria a casar, em 12 de Dezembro de 1584, na vilória toledana de Esquivias, com uma jovem, menor de 20 anos, chamada Catalina de Salazar y Palacios, de quem se separaria pouco tempo antes de se completarem os três anos do matrimónio, e sem filhos.

Nos dias 29 e 30 de Abril de 1587 tiveram lugar o assalto à baía e o saque da cidade de Cádiz por Francis Drake, que destruiu cerca de 30 navios. Lagos conheceu igual desaire no dia 14 de Maio, e o corsário inglês ainda se dirigiu a Lisboa onde o marquês de Santa Cruz estava a preparar uma armada que deveria unir-se à de Cádiz para a projectada invasão da Inglaterra. A frota inglesa foi interceptada frente a Cascais e depois de uma troca de missivas partiu sem ter havido combate, de novo rumo ao Algarve, onde se reabasteceu em Sagres e daí rumou aos Açores. No dia 8 de Junho, a 20 léguas da ilha de S. Miguel, os navios de Drake avistaram a carraca portuguesa *São Filipe* que regressava da Índia carregada de ouro, especiarias e sedas. Depois de uma breve troca de fogo a *São Filipe* foi assaltada e os ingleses regressaram a Inglaterra com um saque estimado em 108.000 libras.

A Corte de Sua Majestade Católica foi abalada por uma tão funesta notícia e Filipe II jurou, por certo, uma resposta à altura. Em breve recomençariam os trabalhos para a preparação de uma nova armada, que ficou conhecida por «invencível». Cervantes, separado da mulher e de novo sem ofício, viria a conseguir um cargo como *comisario de abastos*, na Andaluzia, instalando-se em Sevilha a partir de 10 de Janeiro de 1588 – fora incumbido de arrecadar produtos para se aprovisionarem os navios, como trigo, cevada e azeite. Tratava-se de uma actividade muito mal vista, a que acrescia a necessidade de, não raro, ter que tomar medidas repressivas em relação aos produtores que se negavam a entregar as safras à Coroa por um preço irrisório. Para o nosso autor quão difícil não teria sido, depois da heróica experiência de Lepanto, ver-se confinado aos bastidores, encarregado daquela prosaica e burocrática função de conseguir víveres para 30 mil homens. A armada, que zarpou de Lisboa a 28 de Maio de 1588, era composta por cerca de 130 navios, quase 2.500 peças de artilharia, 20.000 soldados, 8.000 marinheiros e 2.000 remadores. O imortal vate, inspirado em tão grandioso aparato, compôs um extenso poema que intitulou de *Canción nacida de las varias nuevas que han venido de la católica armada que fue sobre Inglaterra*, de que destacamos uma singela parte:

Bate, Fama veloz, las prestas alas,
 rompe del norte las cerradas nieblas,
 aligera los pies, llega y destruye
 el confuso rumor de nuevas malas
 y con tu luz desparce las tinieblas
 del crédito español, que de ti huye;
 esta preñez concluye
 en un parto dichoso que nos muestre
 un fin alegre de la ilustre empresa,
 cuyo fin nos suspende, alivia y pesa,
 ya en contienda naval, ya en la terrestre,
 hasta que, com tus ojos y tus lenguas,
 diciendo ajenas menguas,
 de los hijos de España el valor cantes,
 con que admires al cielo, al suelo espantes.

Aniquilada a medíocre frota francesa nos Açores, Portugal alinhado pela ocupação *de facto*, todas as fachadas do mar pertenciam a Filipe II, excepto as do Atlântico Norte insubmisso, em permanente ebulição – “*o Mediterrâneo estava dominado, o Pacífico venturoso, o Índico dinâmico*”. Havia que derrubar a insolência inglesa e impunha-se fazê-lo, para asfixiar a rebelião que grassava na Flandres insurrecta. O resto sabemos nós – foi a desgraça da «Grande Armada» na batalha naval de Gravelines, a 29 de Julho de 1588. O resultado foi o nascimento de uma consciência nacional inglesa à custa do desastre espanhol, e uma pesada consciência de derrota no todo ibérico. Cervantes sente, como a maior parte dos espanhóis, a ameaça da vulnerabilidade e o revés psicológico face a estes acontecimentos. Longe de se calar, tenta consolar todos, especialmente os marinheiros e soldados desalentados. Tal como havia feito no poema anterior, incentivando o triunfo da honra nacional e a imposição do crédito espanhol, face à Inglaterra, vem a escrever um novo, de apelo a um ânimo renascido, persistente na vontade de vencer. Intitulado *Del mismo, canción segunda de la pérdida de la armada que fue a Inglaterra*, ouçamos dele, também, um breve trecho:

Abre tus brazos y recoge en ellos
 los que vuelven confusos, no rendidos,
 pues no se escusa lo que el cielo ordena,
 ni puede en ningún tiempo los cabellos
 tener alguno con la mano asidos
 de la calva ocasión en suerte buena,
 ni es de acero o diamante la cadena
 con que se enlaza y tiene

el buen suceso en los marciales casos,
y los más fuertes brios quedan lasos
del que a los brazos con el viento viene,
y esta vuelta que vees desordenada
sin duda entiendo que ha de ser la vuelta
del toro para dar mortal revuelta
a la gente com cuerpos desalmada,
que el cielo, aunque se tarda, no es amigo
de dejar las maldades sin castigo.

O tempo já vai longo, impõe-se que passemos a concluir.

IV – Conclusão

Filipe II pensou ainda durante algum tempo em investir de novo contra a Inglaterra, e por essa razão não desfez de imediato o comissariado de aprovisionamento da armada, o que permitiu a Cervantes continuar no cargo por mais alguns anos. Em duas ocasiões, embargou safras de trigo de propriedade eclesiástica, o que quase lhe valeria a excomunhão. Mais tarde, em 1592, viria a sofrer o cárcere em Castro del Río, Córdoba, acusado de vender trigo sem prévia autorização, embora tenha sido ilibado e devolvido à liberdade. Em 1590, tentaria uma vez mais um emprego nas Índias, compatível com os seus longos anos de total dedicação ao rei: “[...] *en todo este tiempo no se le há hecho merced alguna. Pide y suplica humildemente quanto puede V. M. seaq servido de hacerle merced de un oficio en las Indias, de los tres o cuatro que al presente están vacíos, [...] que com cualquiera de estos oficios que V. M. le haga merced, la recibirá, porque es hombre hábil y suficiente y benemérito*”. A resposta à petição, também ela conhecida, é lacónica e incapaz de algum reconhecimento: “*Busque por acá en qué se le haga merced*”. Em 1594 viria a conseguir novo emprego burocrático na administração, desta feita como *recaudador de impuestos atrasados, tercias e alcabalas*, andando de casa em casa nessa espinhosa missão, ingrata também por se saber o destino dos mesmos – cobrirem a elevada despesa de guerra que a Espanha tinha para manter os seus territórios espalhados pela Europa. Novos problemas e novas disputas o levariam de novo à prisão, em Sevilha (Cárcel Real), entre Setembro e Dezembro de 1597, acusado de se ter apropriado de dinheiro público, o que não viria a ficar provado, uma vez que entrara em falência a casa bancária onde depositava o dinheiro, antes de o entregar ao erário. Segundo o que escreveu no Prólogo da primeira parte do *Dom Quixote* teria sido nesta prisão que iniciou a redacção da obra, ou talvez antes, que ali tão-só lhe tenha ocorrido a ideia, uma vez que emprega o termo *engendró*.

Consideram alguns cervantistas que a novela do engenhoso fidalgo, que imortalizou Cervantes, estava em marcha. Havia que alentar todo um povo, confrangido por

uma profunda crise social que concentrava a riqueza nas mãos de poucos e engrossava cada vez mais o número dos que viviam na maior miséria. Havia que dar conta desta realidade, mas ao mesmo tempo elevar pelo sonho a esperança num futuro de melhores dias. Havia que realizar a ponte entre as antigas novelas de cavalaria, em que o leitor se deixava levar pelas histórias da pastora *Diana* e pelas maravilhosas andanças de *Amadis*, e o gosto por um realismo que sem esquecer a cultura erudita, também contemplasse a popular. O *Dom Quixote* seria, ou teria que ser, libertador para todos o que o lessem, cada um dando-lhe a apetecida interpretação. Que curioso é sabermos que Marx tinha no *Dom Quixote* uma obra de referência, e parece ter sido o livro que mais vezes ofereceu, incluindo-se na lista o exemplar que, com dedicatória, entregou um dia a Engels.

Do primeiro congresso espanhol de 2005 sobre o *Dom Quixote*, que decorreu logo no mês de Janeiro, em Valladolid, parece-nos importante realçar os trabalhos de dois académicos. José Antonio Pascual, da Real Academia, sublinhou a construção de uma ironia que não é só condimento do estilo, mas permite mostrar as ideias com a precaução de não ir mais além do opinável, não declarando algo como definitivo – nem o próprio pensamento do escritor, nem, muito menos, os rituais, as crenças e as honras; que são, afinal, o edifício em que assenta a realidade. Não conseguimos deixar de nos recordarmos, uma vez mais, do que a propósito considerava Jorge Borges de Macedo: “*A realidade é uma circunstância adaptável*” e a Europa sempre a defendeu (tudo indica que continua a ser assim) como não definitiva. Por outro lado, o professor de Cambridge, Anthony Close (que infelizmente já nos deixou) sublinhou a grande inovação, a estratégia inaudita de mesclar numa mesma novela o burlesco com o épico, o romântico-heróico com o cómico-realista – duas perspectivas e géneros que, até então, tinham sido antagónicos, e se tinham apresentado separados. Considerava o Mestre que estamos na presença de uma mestiçagem genial, entre a loucura e a sensatez, numa dupla visão, em que um idealismo de corte cavaleiresca e substância fabulosa choca com uma realidade social cheia de perigos, de enigmas e de obstáculos; e que antecipa a novela moderna como um género híbrido, onde tudo cabe, e se converteria no paradigma que marcou os melhores novelista dos séculos seguintes –, tal o foram Flaubert, Balzac, Stendhal, Melville, Galdós e Clarín, entre outros. Por tudo isto, concluía os doutos cervantistas, que devemos continuar a ler e reler o *Dom Quixote*.

Podemos perceber, deste modo, como a obra viria a colher a estima dos vários públicos, atraídos pelo cultivo daquela *escrita desatada*, como Cervantes a classificara – qual crisol genuíno de uma paródia de todos os géneros. Como para uns importou o fabuloso, para outros a sátira e ainda para alguns outros a realidade, que souberam encontrar e compreender, mesmo a sonhar. No caso vertente da segunda parte da obra, que ora aqui comemoramos, quer fosse a imagem retida de Barcelona por Cervantes aos 22 anos, em 1569, ou a de 1610, com 62, pouco importa. Essa imagem foi plasmada no *Dom Quixote*, antes de mais, para sentir os pés na terra: para folgar nas festas do São João; para visitar a tipografia; para embarcar num navio e assistir a uma escaramuça naval, bem

como ainda para dar conta ao leitor, em episódios adjacentes, de duas das mais importantes preocupações desta época, em toda a Espanha – o bandoleirismo e a expulsão de *los moriscos*. Nada para que o autor não tivesse deixado de alertar, ao intitular o já referido capítulo LXI – “*De lo que sucedió a don Quijote en la entrada de Barcelona, com otras cosas que tienen más de lo verdadero que de lo discreto*”.

Não sopraremos mais vento, porque é tempo de terminarmos. Os moinhos – essas máquinas complexas –, símbolos de abundância e também de contradição, esse «lugar do moleiro», fonte de divulgação da informação ao longo de boa parte da Idade Média, e para além dela, deram lugar às caravelas. As caravelas – essas máquinas complexas –, também elas símbolos de abundância e de contradição, «lugar de uma outra aventura», no mar, também com velas de pano, também com vento, também com ambição. Máquinas daquele tempo, que Miguel de Cervantes e Luís de Camões usaram para, cada um a seu modo, representarem o sonho necessário à vida, a par da realidade do quotidiano, na dupla perspectiva de se poder almejar um Futuro melhor. Mesmo que as suas obras maiores não tivessem querido significar a vontade de dar alento aos leitores e às nações respectivas, tem vindo a ser esse o real significado que, desde há muito, essas obras suscitaram, suscitam e suscitarão.

Como referiu o então director do Instituto Cervantes, em Lisboa, aquando da inauguração, na Biblioteca Nacional, em 2005, da Exposição *Ilustradores do Quixote*, Portugal, e muito especialmente Lisboa, é uma cidade na rota da obra – logo em 1605 nela se publicaram, em castelhano, três edições, as duas primeiras por Jorge Rodrigues, e uma terceira por Pedro Craesbeeck. Curiosamente, em Portugal, a Mesa do Santo Ofício, mandou expurgar um trecho em que por certo não atendeu à ironia –, aquele em que o protagonista fabrica um rosário rasgando uma tira da fralda da camisa, e dando-lhe nós obtém as contas; episódio que Cervantes tratou de retocar na segunda edição.

O mar está sempre presente n’*Os Lusíadas*, é mesmo o fio condutor de uma gesta, cantada ao longo da grande viagem que, no passado, abriria rumo à grandeza de um império – império que começava a dar os primeiros sinais de um preocupante desmoronamento. No *Dom Quixote* o mar é um chamar à realidade, de um grande todo continental, onde ocorrera uma pesada derrota, em que a grandeza de um outro império, entretanto reparado, tornara a sofrer um sério revés, e balbuciava já as toadas de uma nova desagregação. Ambos os escritores, ao introduzirem, nos seus textos, espaços de espectáculo e de controvérsia, souberam abrir ao debate alguns temas candentes da sua época, mas que têm vindo a repetir-se no decurso da História. O Mar consagra-se em ambas as obras, muito pela experiência de vida dos seus autores, como o triunfo da realidade – essa realidade que é uma circunstância adaptável.

O SISTEMA DA AUTORIDADE MARÍTIMA

Comunicação apresentada pelo vice-almirante
José Silva Carreira, em 3 de Março

1. O ESPAÇO MARÍTIMO NACIONAL – CARACTERIZAÇÃO

O exercício da soberania marítima do Estado, no quadro da competência que lhe é deferida pela lei e pelo direito internacional, incide sobre o domínio público marítimo e projecta-se no espaço marítimo nacional¹, em zonas marítimas específicas e, ainda, no alto mar em particulares situações.

Daí que se comece por uma breve caracterização destes espaços enquanto limites à competência em razão do território.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), assinada em Montego Bay em 1982, e que integra o ordenamento jurídico nacional desde Dezembro de 1997, estabelece, com referência às linhas de base, a largura do Mar Territorial (MT) em 12 Milhas, a Zona Contígua (ZC) até às 24 Milhas e a Zona Económica Exclusiva (ZEE) até às 200 Milhas. A necessidade do País deter uma Zona Contígua levou a que fosse declarada pela publicação da Lei n.º 34/2006, de 28 de Julho².

No respeitante à Plataforma Continental (PC), Portugal desenvolveu estudos geológicos quanto à perspectiva do seu alargamento para além das 200 milhas³, tendo já entregado a documentação pertinente na Comissão de Limites da Plataforma Continental⁴, das Nações Unidas.

A jurisdição marítima do Estado exerce-se igualmente nas águas interiores marítimas e no Domínio Público Marítimo que se estende para terra, em regra com a largura de 50 metros, medidos a partir da linha da máxima preia-mar de águas vivas equinociais⁵.

¹ Lei n.º 17/2014, de 10 de Abril, DR, I, N.º 71, 10-4-2014, p. 2358, *maxime* artigo 2.º: O espaço marítimo nacional estende-se desde as linhas de base até ao limite exterior da plataforma continental para além das 200 milhas marítimas, e organiza-se geograficamente nas seguintes zonas marítimas: mar territorial, zona económica exclusiva, plataforma continental, incluindo para além das 200 milhas marítimas.

² Lei n.º 34/2006, de 28 de Julho, DR, I, N.º 145, 28-7-2006, p. 5374, determina a extensão das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e os poderes que o Estado Português nelas exerce, bem como os poderes exercidos no alto mar. No seu artigo 7.º fixa a zona contígua em 12 milhas marítimas para efeitos aduaneiros, fiscais, de imigração e sanitários, cf. al. b), do n.º 1, do artigo 16.º do mesmo diploma.

³ Nos termos do artigo 76.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982 (CNUDM).

⁴ Anexo II da CNUDM.

⁵ Lei n.º 54/2005, de 15 de Novembro, DR, I, N.º 219, 15-11-2005, p. 6520, artigo 11.º, alterada pela Lei n.º 78/2013, de 21 de Novembro, DR, I, N.º 226, 21-11-2013, p. 6519, e pela Lei n.º

Finalmente, outra zona marítima específica⁶ com significativo relevo para Portugal, é a área de responsabilidade nacional para busca e salvamento no mar (*Search and Rescue-SAR*) tendo o nosso País duas regiões atribuídas com uma área total conjunta de cerca de 5.792.740 km², a exigir importante esforço em termos de empenhamento de meios aero-navais.

Na CNUDM o regime jurídico dos espaços marítimos aparece como uma justaposição de regimes jurídicos diversos, tentando organizar, limitando, os poderes que os Estados podem exercer no mar em função das actividades que aí desenvolvem, tendo este regime fragmentário muito a ver com a sua génese e evolução⁷.

A soberania marítima dos Estados, seguindo a lição do Prof. Marques Guedes⁸, traduz-se em dois poderes fundamentais: O poder de domínio que lhes permite reger os seus espaços marítimos como fonte de extracção de certos bens, e o poder de império pelo qual regulam as actividades humanas do meio marítimo nos espaços marítimos sob a sua jurisdição; sendo que estes poderes se concretizam através do poder legislativo ou regulador; do poder jurisdicional, que reserva aos Estados e respectivos órgãos jurisdicionais dirimir os conflitos que surjam nos espaços marítimos sob a sua jurisdição; e do poder de policiamento marítimo para impor as normas dos Estados (actividade administrativa).

Sendo atributo da soberania o poder próprio de se organizar e de se reger⁹, o Estado Português para o exercício destes poderes de policiamento marítimo criou o Sistema da Autoridade Marítima do qual, na presente apresentação, se pretende dar uma visão do conjunto das actividades que desenvolve, assim como da caracterização jurídica, orgânica e funcional dos elementos que o integram.

2. O SISTEMA DA AUTORIDADE MARÍTIMA

2.1 O exercício da autoridade do estado no mar

Em termos conceptuais, o exercício da autoridade do Estado no mar pode organizar-se considerando três domínios: A prevenção e repressão da criminalidade por via marítima (*security*), a segurança marítima (*safety*), e a protecção e preservação do meio marinho.

34/2014, de 19 de Junho, DR, I, N.º 116, 19-6-2014, p. 3158.

⁶ Ver n.º 2 do artigo 1.º da Lei n.º 34/2006, de 28 de Junho.

⁷ Armando M. Marques Guedes, “Direito do Mar”, Instituto de Defesa Nacional, Lisboa, 1989, p. 14 e 15. Malcolm N. Shaw, “International Law”, 5th Ed., Cambridge University Press, Cambridge, UK, 2003, p. 490 e 491. Nguyen Quoc Dinh, “Droit International Public”, 6e Ed. Librairie Générale du Droit et de Jurisprudence”, Paris, 1999, p. 1091.

⁸ Armando Marques Guedes, “Direito do Mar”, IDN, Lisboa, 1989, passim.

⁹ Jorge Miranda, “Soberania”, in *Polis – Enciclopédia VERBO da Sociedade e do Estado*, Lisboa, 1987, Vol. 5, p. 841.

Quanto à fiscalização esta é dirigida à imposição das regras do espaço, à protecção do património marítimo e à garantia da segurança das pessoas, dos bens e das actividades legítimas no espaço marítimo nacional, sendo que os objectivos da fiscalização e o exercício do direito de visita, reportados quer às zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional, quer ao alto mar se encontram regulados na Lei n.º 34/2006, de 28 de Julho.

2.2 Atribuições do Sistema da Autoridade Marítima

Partindo deste enquadramento, as matérias legalmente pertinentes às atribuições do Sistema da Autoridade Marítima (SAM)¹⁰, podem agrupar-se nos seguintes termos:

- (a) No domínio da prevenção e repressão da criminalidade por via marítima (*security*):
 - (1) A prevenção e repressão da criminalidade em geral e, nomeadamente no que concerne ao combate ao narcotráfico e ao contrabando, ao terrorismo, às transmissões não autorizadas a partir do alto mar, ao tráfico de escravos e ao tráfico de pessoas, e à pirataria;
 - (2) A prevenção e repressão de imigração ilegal por via marítima;
 - (3) A segurança da faixa costeira e do domínio público marítimo e das fronteiras marítimas e fluviais, quando aplicável;
 - (4) Controlo de navios pelo Estado da Bandeira (*Flag State Control*).
- (b) No domínio da segurança marítima (*safety*):
 - (1) A segurança e controlo da navegação;
 - (2) Assinalamento marítimo, ajudas e avisos à navegação;
 - (3) Salvaguarda da vida humana no mar e salvamento marítimo;
 - (4) Protecção civil com incidência no mar e faixa litoral
 - (5) Protecção da Saúde Pública;
 - (6) Preservação e protecção do património cultural subaquático;
 - (7) Controlo de navios pelo Estado do Porto (*Port State Control*).
- (c) No domínio da protecção e preservação do meio marinho:
 - (1) Preservação e protecção dos recursos naturais (investigação científica, fiscalização da pesca, controlo da extracção de inertes);
 - (2) Protecção e preservação do meio marinho (Prevenção e combate à poluição (*marine pollution response*)).

¹⁰ Artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março, DR, I, N.º 52, 2-3-2002, p. 1750.

2.3 O Sistema da Autoridade Marítima em sentido orgânico

O Sistema da Autoridade Marítima (SAM)¹¹ assume, um carácter interdepartamental de natureza horizontal¹² e aberto, pois integra em cada momento todas as entidades civis e militares com responsabilidades no exercício da autoridade marítima ou, na formulação dispositiva da lei, as entidades, órgãos e serviços de nível central, regional ou local que, com funções de coordenação, executivas, consultivas ou policiais, exercem poderes de autoridade marítima¹³.

Assim, integram o SAM os ministérios que tutelam a Administração Interna, a Agricultura e o Mar, o Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, a Cultura, a Defesa Nacional, a Economia, as Finanças, a Justiça, os Negócios Estrangeiros, a Saúde, e as Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Em especial, exercem o poder de autoridade marítima no quadro do SAM e no âmbito das respectivas competências as seguintes entidades¹⁴: Autoridade Marítima Nacional (AMN), Polícia Marítima (PM), Guarda Nacional Republicana (GNR), Polícia de Segurança Pública (PSP), Polícia Judiciária (PJ), Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), Autoridade Nacional das Pescas (ANP), Agência Portuguesa do Ambiente (APA), Direcção-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), Autoridades Portuárias, Direcção-Geral de Saúde (DGS), e Autoridade Nacional de Controlo do Tráfego Marítimo (ANCTM).

2.4 O Sistema da Autoridade Marítima em sentido material

Em sentido material, autoridade marítima é entendida como o poder público a exercer nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, traduzido na execução dos actos do Estado, de procedimento administrativo e de registo marítimo, que contribuam para a segurança da navegação, bem como no exercício de fiscalização e polícia, tendentes ao cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis nos espaços marítimos (zonas marítimas) sob jurisdição nacional¹⁵.

¹¹ É essencialmente o regime aprovado pelos Decretos-Leis números 43/2002, 44/2002 e 45/2002, todos de 2 de Março, DR, I, N.º 52, 2-3-2002, p. 1750 ss, que veio definir e enquadrar o Sistema da Autoridade Marítima e respectivo quadro de atribuições numa linha de evolução do modelo nacional multiseccular de exercício da autoridade do Estado no mar e cuja pedra angular é o capitão do porto.

¹² Preâmbulo do Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de Dezembro, DR, I, N.º 239, 12-12-2007, p. 8880.

¹³ Preâmbulo e artigo 2.º, do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março.

¹⁴ Cf. Artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março.

¹⁵ Artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março.

3. A AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL

3.1 Competência da Autoridade Marítima Nacional

No âmbito do SAM assume papel central a Autoridade Marítima Nacional (AMN), pela extensão da sua competência quer em razão do território, quer em razão da matéria e, ainda, pela dimensão e especificidade das suas capacidades e meios operacionais que tem ao seu dispor.

Em razão do território a competência da AMN¹⁶ abrange o domínio público marítimo, as águas interiores marítimas, as zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e, o no alto mar, muitas das situações em que, de acordo com a CNUDM, o Estado português aí pode exercer a sua jurisdição.

Em razão da matéria a AMN tem competências de vigilância, fiscalização, ordem pública, polícia marítima criminal, salvaguarda da vida humana no mar, salvamento marítimo, socorro a náufragos e assistência a banhistas, assinalamento marítimo, combate à poluição no mar, segurança marítima, protecção dos recursos marinhos, vivos e inertes, registo patrimonial de embarcações e registo de inscrição marítima.

A AMN está presente na segurança interna quer a nível criminal, nos termos da Lei da Segurança Interna¹⁷, quer da Protecção Civil, conforme resulta da Lei de Bases da Protecção Civil¹⁸ e da legislação que regula o Sistema Integrado de Operações de Socorro (SIOPS)¹⁹, constituindo-se os órgãos da Autoridade Marítima como *agentes de protecção civil*²⁰.

A AMN participa igualmente, através de mecanismos institucionais de cooperação, com o Serviço de Estrangeiros Fronteiras e com a Agência Europeia FRONTEX, no controlo da fronteira marítima e com o *Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics* (MAOC-N), a Polícia Judiciária e a Guarda Nacional Republicana, que dispõe de um sistema de vigilância da costa e de lanchas de fiscalização, na repressão das actividades ilícitas no mar, com especial realce para o narcotráfico.

Por fim, a actividade de fiscalização no mar é também assegurada por um dispositivo permanente de meios navais costeiros e oceânicos e meios aéreos da Marinha e da Força Aérea que também garantem o Serviço de Busca e Salvamento Marítimo.

¹⁶ Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de Março, artigo 2.º, alínea b).

¹⁷ Lei da Segurança Interna, Lei n.º 53/2008, de 4 de Setembro, rectificada pela Declaração de Rectificação n.º 66-A/2008, de 28 de Outubro.

¹⁸ Lei de Bases da Protecção Civil, Lei n.º 27/2006, de 3 de Julho, DR, I, N.º 126, 3-7-2006, p. 4696.

¹⁹ Decreto-Lei n.º 72/2013, de 31 de Maio, DR, I, N.º 105, 31-5-2013, p. 3190 (SIOPS), Decreto-Lei n.º 73/2013, de 31 de Maio, DR, I, N.º 105, 31-5-2013, p. 3199, Organização da ANPC.

²⁰ Como resulta do disposto na alínea d), do n.º1, do artigo 46º da Lei nº 27/2006, de 3 de Julho devidamente conjugado com o preceituado na alínea c), do n.º2, do artigo 13º, do DL 44/2002, de 2 de Março.

3.2 Orgânica da AMN

Relativamente ao modelo organizativo e sua configuração jurídica²¹, a AMN é a entidade responsável pela coordenação das actividades de âmbito nacional a executar pela Armada²², pela Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e pelo Comando-Geral da Polícia Marítima, nos espaços de jurisdição e no quadro de atribuições definidas no SAM, com observância das orientações definidas pelo Ministro da Defesa nacional (MDN).

O Chefe do Estado-Maior da Armada é por inerência a Autoridade Marítima Nacional (ente) (AMN) e nesta qualidade funcional depende directamente do Ministro da Defesa Nacional.

Por seu lado, na dependência directa da AMN funciona a Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM)²³ e, também, a Polícia Marítima (PM)²⁴.

3.3 A Direcção-Geral da Autoridade Marítima

A DGAM desenvolve a sua acção conforme as directrizes do Conselho Coordenador Nacional do SAM, competindo ao Director-Geral da Autoridade Marítima a direcção, coordenação e controlo das actividades exercidas pelos seus órgãos de acordo com as directivas da AMN²⁵. A DGAM compreende²⁶, além dos serviços centrais, uma estrutura desconcentrada a nível nacional abrangendo 5 Departamentos Marítimos, e 28 Capitánias dos Portos que integram, nos seus espaços de jurisdição, 17 Delegações Marítimas. Aqueles órgãos são, respectivamente, os órgãos regionais e locais da DGAM²⁷.

²¹ Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de Outubro, DR, I, N.º 211, 31-10-2012, p. 6269.

²² Armada é o conjunto dos comandos, forças, unidades e serviços da Marinha Militar, compreendendo o pessoal, os navios, as armas e as instalações em terra, cf. Artigo 1.1.1.1 da Ordenança do Serviço Naval, autorizada pelo Decreto n.º 44 887, de 20 de Fevereiro de 1963. Armada é a componente de acção militar da Marinha que constitui o ramo naval das Forças Armadas, cf. Preâmbulo do Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de Outubro.

²³ Preâmbulo e artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de Outubro.

²⁴ Artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de Outubro.

²⁵ Preâmbulo e artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de Outubro.

²⁶ Artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de Outubro.

²⁷ Departamento Marítimo do Norte, sediado em Leixões, integra as capitánias de Caminha, Viana do Castelo, Póvoa do Varzim, Vila do Conde, Leixões, Douro, Aveiro e Figueira da Foz; Departamento Marítimo do Centro, sediado em Lisboa, integra as capitánias de Nazaré, Peniche, Cascais, Lisboa, Setúbal e Sines; Departamento Marítimo do Sul, integra as capitánias de Lagos, Portimão, Faro, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António; Departamento Marítimo dos Açores, sediado em Ponta Delgada, integra as capitánias de Ponta Delgada, Vila do Porto, Angra do Heroísmo, Praia da Vitória, Horta e Santa Cruz das Flores; Departamento Marítimo da Madeira, sediado no Funchal, integra as capitánias do Funchal e de Porto Santo. As Delegações Marítimas são: Vila Praia de Âncora (Caminha), Esposende (Viana do Castelo), S. Martinho do Porto (Nazaré), Ericeira (Cascais), Vila Franca de Xira, Barreiro e Trafaria (Lisboa), Sesimbra (Setúbal), Sagres (Lagos), Albufeira (Porti-

Geograficamente os Departamentos Marítimos coincidem com os Comandos Regionais da PM e as Capitanias com os Comandos Locais da PM.

Integram, igualmente, a estrutura da DGAM, o Instituto de Socorros a Náufragos (ISN), a Direcção de Faróis (DF), o Serviço de Combate à Poluição no Mar (SCPM) e a Escola da Autoridade Marítima (EAM), além de um conjunto de Serviços Técnicos centrais integrando a Direcção de Administração Financeira e Logística, a Divisão de Segurança Marítima, a Divisão de Recursos Inertes e a Divisão de Recursos Vivos.

3.4 Instituto de Socorros a Náufragos

O ISN, como direcção técnica nacional em matéria de salvamento marítimo costeiro, socorro a náufragos e assistência a banhistas nas praias sob jurisdição marítima, detém supervisão técnica sobre 30 Estações Salva-Vidas distribuídas por todo o território nacional, estando afectadas a esta actividade 19 Embarcações Salva-Vidas, 28 Semi-Rígidas, 40 Motos de Água, 30 Botes tipo Zebro e 20 viaturas, a que acresce sazonalmente o dispositivo de assistência a banhistas.

3.5 Direcção de Faróis

A DF, como direcção técnica nacional em matéria de assinalamento marítimo, detém supervisão técnica sobre 53 Faróis e mais de 500 Farolins e Boias em todo o território nacional. Opera ainda a rede de estações GPS diferencial para o espaço marítimo nacional e que utiliza os faróis como infra-estrutura.

3.6 Serviço de Combate à Poluição no Mar

O Serviço de Combate à Poluição no Mar é a direcção técnica nacional para o combate à poluição no mar que é efectuado de acordo com o Plano Mar Limpo²⁸, plano nacional de contingência, apoiado em material pré-posicionado no Continente e nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

A fiscalização neste domínio é feita pela Polícia Marítima e conta com o Sistema de Vigilância por satélite, *Clean Sea Net*, gerido pela Agência Marítima Europeia (EMSA), que distribui a informação tratada aos Estados Membros. Em Portugal, essa informação vai para o Centro de Operações Marítimas (COMAR) e para a Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM).

mão), Quarteira (Faro), Fuzeta (Olhão), Ribeira Grande e Vila Franca do Campo (ponta Delgada), Velas de S. Jorge e Santa Cruz da Graciosa (Angra do Heroísmo), S. Roque do Pico e Lajes do Pico (Horta). Decreto-Lei n.º 265/72, 31 de Julho, DG, I, N.º 177, 1.º Sup., 31-7-1972 e Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março, artigos 11.º e 12.º.

²⁸ Plano Mar Limpo, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 25/93, de 15 de Abril, DR, I-B, N.º 88, 15-4-1993, p. 1849.

Esta actividade de fiscalização é assistida por um sólido e eficaz regime jurídico-sancionatório que pune os ilícitos de poluição do meio marinho, sendo, contudo, Portugal deficitário em capacidades para confirmar os derrames reportados pelo sistema *Clean Sea Net*.

O capitão do porto é a autoridade competente para a instrução e decisão processual desses ilícitos, sendo o montante das coimas fixado pelo Conselho Consultivo da AMN²⁹.

3.7 O Capitão do Porto

Finalmente, o Capitão do Porto, é a pedra angular do SAM. Constituindo-se como Autoridade Marítima Local³⁰ vem ao encontro do imperativo constitucional da desconcentração administrativa e da aproximação às populações, integrando a sua competência os mais amplos poderes no domínio do SAM, designadamente como agente de protecção civil e que, de forma simplificada, se agrupam em oito blocos de competência³¹, previstos no Decreto-Lei 44/2002, sem prejuízo de demais competências previstas em leis especiais:

- Autoridade Marítima (12);
- Salvamento e socorro marítimos (2);
- Segurança da Navegação (14);
- Funções de carácter técnico-administrativo (6);
- Registo patrimonial de embarcações (6);
- Âmbito contra-ordenacional (2);
- Protecção e conservação do património cultural subaquático (5);
- Âmbito da pesca, aquicultura e actividades conexas (1).

3.8 A Polícia Marítima

A Polícia Marítima (PM) integra a estrutura da AMN³² e constitui uma força policial armada e uniformizada, dotada de competência especializada nas áreas e matérias legalmente atribuídas ao SAM e à AMN, composta por militares da Armada e agentes militarizados³³.

²⁹ Este regime, que consta do Decreto-Lei n.º 235/2000, de 26 de Setembro, DR, I-A, N.º 223, 26-9-2000, p. 5134, marcou, uma fase importante no ordenamento marítimo nacional e foi, no formato que tem, inovador no âmbito da União Europeia.

³⁰ Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de Março, DR, I, N.º 52, 2-3-2002, p. 1758, artigo 2.º, alínea a).

³¹ Artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março.

³² Artigo 3.º, n.º 1, al. d), do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de Outubro.

³³ Nos termos do n.º 2, do artigo 1.º, do seu Estatuto, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 248/95, de 21 de Setembro, DR, I-A, N.º 219, 21-9-1995, p. 5890, e alterado pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de Outubro. E, n.º 1, do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de Outubro.

Compete à PM, que detém expressamente *poder de autoridade marítima*³⁴, fiscalizar o cumprimento da lei nas áreas de jurisdição do SAM com vista, nomeadamente a preservar a regularidade das actividades marítimas e, em colaboração com as demais forças policiais, garantir a segurança e os direitos dos cidadãos³⁵.

O pessoal da PM é órgão de polícia criminal para os efeitos da aplicação da legislação processual penal, sendo os seus comandantes, inspectores, subinspectores e chefes, autoridades de polícia criminal³⁶.

O Comandante-Geral, o Segundo Comandante-Geral, os Comandantes Regionais e os Comandantes Locais da Polícia Marítima são, por inerência, respectivamente o Director-Geral da Autoridade Marítima, o Subdirector-Geral da Autoridade Marítima, os Chefes dos Departamentos Marítimos e os Capitães dos Portos³⁷.

4. COMPETÊNCIAS PARTILHADAS NO ÂMBITO DO SAM

4.1 Protecção dos Transportes Marítimos e dos Portos

Para a protecção do transporte marítimo e dos portos, as entidades nucleares em matéria do Código Internacional para a Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias, o designado *ISPS CODE*³⁸, são a Autoridade Competente para a Protecção do Transporte Marítimo e dos Portos (ACPTMP), a Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), os Capitães dos Portos³⁹, e as administrações portuárias (AP), no âmbito das quais funciona a Autoridade de Protecção do Porto, (APP), o Oficial de Protecção do Porto (OPP) e o Oficial de Protecção da Instalação Portuária (OFIP).

Participam ainda, no âmbito das suas competências, a Polícia Judiciária (PJ), o Serviço de Informações de Segurança (SIS), a Autoridade Tributária e Aduaneira (ATA),

³⁴ Artigo 7.º, n.º 1, al. b), do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março.

³⁵ Artigos 1.º, n.º 2, e 2.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 248/95, de 21 de Setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de Outubro.

³⁶ Artigos 2.º, n.º 2, e 4.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 248/95, de 21 de Setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de Outubro, e artigo 15.º, n.º 4, do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de Outubro.

³⁷ Artigos 7.º e 8.º, do Estatuto da Polícia Marítima, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 248/95, de 21 de Setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de Outubro.

³⁸ O Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro, DR, I, N.º 220, 15-11-2006, p. 7874, aprova a estrutura básica de organização interna com vista ao cumprimento do Regulamento n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, estabelecendo a articulação de órgãos e serviços em matéria do Código Internacional para a Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias, da Organização Marítima Internacional (OMI) (*International Maritime Organization* – IMO), o designado ISPS CODE.

³⁹ Actuação dos Capitães dos Portos nos termos do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 02 de Março, DR, I, N.º 52, 2-3-2002, p. 1752; do Decreto-Lei n.º 370/2007, de 06 de Novembro, DR, I, N.º 213, 6-11-2007 (Acesso e saída de navios e embarcações dos portos nacionais) e da Lei n.º 53/2008, de 29 de Agosto, DR, I, N.º 167, 29-8-2008, p. 6135 (Lei da Segurança Interna).

o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), a Autoridade Nacional de Saúde (ANS), a Polícia de Segurança Pública (PSP) e a Guarda Nacional Republicana (GNR).

O Capitão do Porto coordena o Centro Coordenador de Operações de Protecção do Porto (CCOPP), composto pela AM, a Autoridade Portuária e pelos responsáveis pelas forças de segurança com competências na área do porto, estatuidando a lei que a AMN pode, no âmbito das suas competências, “*emitir orientações e determinar acções e medidas especiais de reforço da protecção dos navios que acedem a portos nacionais e ou que visem fazer face a eventuais ameaças a concretizar em águas sob jurisdição nacional*”⁴⁰.

4.2 Janela Única Portuária

O sistema nacional de despacho de navios assenta na circulação dos fluxos de informação por via electrónica e constitui um mecanismo de cooperação institucional entre os órgãos da AMN, da administração marítima nacional e das autoridades portuárias, aduaneiras, sanitárias e do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras e com os particulares, designadamente os agentes de navegação que representam os armadores.

Utiliza formalidades de declarações harmonizadas e propicia maior agilidade de procedimentos de cariz técnico-administrativo, mantendo-se o controlo público pela AMN, ou seja a nível local o Capitão do Porto⁴¹.

A plataforma electrónica que lhe serve de base é designada por janela única portuária, e nela as entidades competentes vão informando que o navio em causa já cumpriu as formalidades atinentes à respectiva área funcional, passando a verde o respectivo semáforo representado no écran.

Estando todos os semáforos verdes o Capitão do Porto está em condições de proceder à emissão do despacho de largada⁴², assinalado pela passagem a verde do seu semáforo, podendo então o navio largar.

4.3 Fiscalização da Pesca

No âmbito da captura, desembarque, cultura e comercialização de espécies marinhas, a fiscalização da pesca assenta num sistema de informação designado Sistema Integrado de Vigilância, Fiscalização e Controlo das Actividades de Pesca (SIFICAP), que assegura a articulação funcional das entidades integrantes e a conjugação dos seus meios humanos e materiais.

Peça fundamental neste domínio é o Sistema de Monitorização Contínua da Actividade da Pesca (MONICAP) que é o *VESSEL MONITORING SYSTEM* (VMS) portu-

⁴⁰ Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro, artigo 14.º, n.º 6.

⁴¹ Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de Novembro, DR, I, N.º 213, 6-11-2007, p. 8067.

⁴² Despacho de largada é o documento que atesta que um navio que larga de um porto nacional preenche todos os requisitos determinados pela lei, no respeitante à segurança, pessoas e bens embarcados e que cumpriu todas as formalidades necessárias e obrigações pecuniárias no espaço nacional. Artigo 4.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de Novembro.

guês, e permite acompanhar em tempo real a posição das embarcações de pesca, em regra de comprimento superior a 12 metros, através de representação gráfica sobre carta digitalizada⁴³.

Esta actividade de fiscalização é coordenada a nível nacional pela Autoridade Nacional de Pescas⁴⁴ competindo a sua execução à Marinha, Força Aérea, Autoridade Marítima Nacional (AMN), Autoridade Tributária e Aduaneira (ATA), Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE), à Guarda Nacional Republicana (GNR) e às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, no âmbito das competências que lhes estejam legalmente conferidas relativamente à inspecção, vigilância e controlo.

As entidades competentes para aplicações das coimas e sanções acessórias relativamente aos ilícitos cometidos são os Capitães dos Portos e a Autoridade Nacional de Pescas⁴⁵.

4.4 Controlo do Tráfego Marítimo

Quanto ao controlo do tráfego marítimo nas zonas sob soberania ou jurisdição nacional⁴⁶, este compete ao Sistema Nacional de Controlo do Tráfego Marítimo (SNCT)⁴⁷, que é coordenado pela Autoridade Nacional de Controlo do Tráfego Marítimo (ANCTM), cuja principal atribuição consiste em zelar pelo cumprimento das normas nacionais e internacionais relativas ao controlo do tráfego marítimo e à segurança da navegação, competindo-lhe ainda aplicar as coimas às infracções detectadas.

Este sistema baseia-se nos serviços de controlo do tráfego de âmbito costeiro (VTS costeiros) e os de âmbito portuário (VTS portuários), cuja informação no Continente é centralizada no Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente (CCTMC).

Compete ao CCTMC e à AMN através dos meios navais, a fiscalização das normas nacionais e internacionais relativas ao tráfego marítimo.

Estão sujeitos ao controlo deste sistema os navios de arqueação bruta igual ou superior a 300 toneladas, os navios que transportam mercadorias perigosas, os navios que efectuem o transporte de passageiros e os navios de pesca e embarcações de recreio de comprimento superior a 24 metros, e os reboques quando o trem de reboque seja superior a 100 metros, sendo excepcionados os navios da Marinha, da AMN e da GNR.

⁴³ Decreto-Lei n.º 79/2001, de 5 de Março, DR, I, N.º 54, 5-3-2001, p. 1209 (SIFICAP), Decreto-Lei n.º 310/98, de 14 de Outubro, DR, I, N.º 237, 14-10-1998, p. 5316 (MONICAP).

⁴⁴ Decreto-Lei n.º 383/98, de 27 de Novembro, DR, I, N.º 275, 27-11-1998, p. 6583.

⁴⁵ Em águas sob soberania e jurisdição nacional são os Capitães dos Portos. Quando os ilícitos são cometidos em terra ou no domínio hídrico, ou em águas não sujeitas à soberania ou jurisdição nacional e não seja competente outro Estado e, ainda, quando são detectados pelo Sistema de Monitorização Contínua da Actividade de Pesca (MONICAP), a competência é da Autoridade Nacional de Pescas, cf. Decreto-Lei n.º 383/98, de 27 de Novembro, *maxime* artigos 15.º, 15.º-A e 23.º, conjugado com o Decreto-Lei n.º 49-A/2012, de 29 de Fevereiro, DR, I, N.º 43, 1.º Sup, 29-2-2012, p. 914-(2).

⁴⁶ Como definidas na Lei n.º 34/2006, de 28 de Julho.

⁴⁷ Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de Setembro, DR, I, N.º 188, 28-9-2002, p. 6967.

4.5 Esquemas de Separação de Tráfego

Por outro lado, o Decreto-Lei n.º 198/2006, de 19 de Outubro⁴⁸, veio estabelecer, ao longo da costa portuguesa, os esquemas de separação de tráfego (EST) do Cabo da Roca, e do Cabo de S. Vicente, assim como a área a evitar (AAE) das Berlengas e o respectivo regime jurídico.

A ANCTM e AMN asseguram o acompanhamento e adoptam as medidas necessárias para garantir que todos os navios que naveguem nos EST estabelecidos o fazem de acordo com as orientações da Organização Marítima Internacional (OMI), *maxime* cumprindo a Regra n.º 10 do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIEAM)⁴⁹, assim como a interdição da AAE das Berlengas a todos os navios com 300 ou mais toneladas de arqueação bruta.

A fiscalização compete à ANCTM através do CCTMC e à AMN através dos meios navais, competido aos Capitães dos Portos, da área ou do porto de registo, instruir os processos contra-ordenacionais e aplicar as respectivas coimas e sanções acessórias.

4.6 Náutica de Recreio e Marítimo-Turística

No que respeita à Náutica de Recreio, o respectivo Regulamento⁵⁰ atribui a competência para fiscalização das suas normas à Autoridade Marítima, *maxime* o Capitão do Porto, e demais órgãos e serviços do Ministério da Defesa Nacional e da Administração Interna, aos quais estejam atribuídas funções de fiscalização na área de jurisdição marítima que, para esse efeito devem articular entre si as respectivas acções de fiscalização.

A instrução dos processos de contra-ordenação e a aplicação das respectivas coimas e sanções acessórias compete ao Capitão do Porto com jurisdição na área em que ocorre o ilícito ou o do primeiro porto em que a embarcação entrar.

Quanto à Marítimo-Turística, o seu Regulamento⁵¹ atribui a competência para a fiscalização da observância das respectivas disposições à Direcção-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) e aos Capitães dos Portos, competindo igualmente a estas entidades a instrução e decisão dos processos contra-ordenacionais, bem como a aplicação das coimas e sanções acessórias nele previstas.

⁴⁸ Decreto-Lei n.º 198/2006, de 19 de Outubro, DR, I, N.º 202, 19-10-2006, p. 7297.

⁴⁹ Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972, aprovado para ratificação pelo Decreto n.º 55/78, de 27 de Junho, DR, I, N.º 145, 27-6-1978, p. 1111. A sua Regra 10 (Esquemas de separação de tráfego) regula o modo como os navios devem proceder nos esquemas de separação de tráfego adoptadas pela Organização Marítima Internacional (OMI/IMO).

⁵⁰ Decreto-Lei n.º 124/2004, de 25 de Maio, DR, I, N.º 122, 25-5-2004, p. 3281.

⁵¹ Regulamento das Embarcações Utilizadas na Actividade Marítimo-Turística, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 149/2014, de 10 de Outubro, DR, I, N.º 196, 10-10-2014, p. 5195.

5. SISTEMA NACIONAL PARA A BUSCA E SALVAMENTO MARÍTIMO⁵²

A área nacional para a busca e salvamento marítimo, já referida, distribui-se por duas regiões, a de Lisboa e a de Santa Maria que para Oeste se estendem para lá dos Açores e, para Sul, quase até Cabo Verde.

Portugal assume esta responsabilidade através do Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo, dirigido pelo Ministro da Defesa Nacional (MDN) enquanto autoridade nacional responsável pelo cumprimento da Convenção Internacional para a Busca e Salvamento Marítimo, de 1979.

Para o efeito, o MDN é apoiado por uma Comissão Consultiva composta por representantes seus, dos Chefes do Estado-Maior da Armada e da Força Aérea, do Ministro da Administração Interna, do Ministro que tutela a administração do território, do organismo regulador da aviação civil e do Ministério da Saúde.

Este sistema integra também o Serviço de Busca e Salvamento Marítimo, responsável pelas acções de busca e salvamento relativas a acidentes ocorridos com navios ou embarcações⁵³ que, funcionando no âmbito da Marinha e sob a direcção do Chefe do Estado-Maior da Armada⁵⁴, é responsável pelas acções de busca e salvamento marítimas.

Para o efeito dispõe dos Centros de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo de Lisboa e de Ponta Delgada e do Subcentro de Busca e Salvamento Marítimo do Funchal, na dependência do primeiro.

Como órgãos de execução, existem os postos de vigilância costeira e as unidades navais de busca e salvamento, disponibilizadas pela Marinha, e que operam em permanência nos mares do Continente, dos Açores e da Madeira.

São unidades de salvamento os salva-vidas, operando a partir das trinta estações distribuídas por todo o território nacional e sob a coordenação do respectivo capitão do porto, assim como outros navios e embarcações, quer nacionais, quer estrangeiros, quando as circunstâncias o recomendam, de pavilhão parte da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974 (Convenção SOLAS), ou da Convenção Internacional para a Busca e Salvamento Marítimo, de 1979.

A Força Aérea disponibiliza em permanência meios aéreos para as missões de busca e salvamento no mar.

Existe ainda uma Estrutura Auxiliar do Sistema para a Busca e Salvamento Marítimo na qual colaboram, designadamente, as administrações portuárias, o Serviço Nacional de Bombeiros, a Polícia de Segurança Pública, o Instituto Nacional de Emergência Médica, a Cruz Vermelha Portuguesa, a Direcção-Geral de Saúde, a Autoridade Nacional

⁵² Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de Janeiro, DR, I, N.º 18, 22-1-1994, p. 322, alterado pelo Decreto-Lei n.º 399/99, de 14 de Outubro, DR, I, N.º 240, 14-10-1999, p. 6912.

⁵³ Artigo 38.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 185/2014, de 29 de Dezembro, DR, I, N.º 250, 29-12-2014, p. 6397.

⁵⁴ Artigos 36.º, al. b), e 38.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 185/2014, de 29 de Dezembro, DR, I, N.º 250, 29-12-2014, p. 6397.

de Protecção Civil, a Companhia Portuguesa Rádio Marconi, as estações de comunicações costeiras de apoio à pesca, a companhia Aeroportos e Navegação Aérea e a Guarda Nacional Republicana.

As entidades desta estrutura operam através de protocolos específicos com os órgãos do Serviço de Busca e Salvamento Marítimo, *u.g.* o Protocolo-Quadro sobre as Bases Gerais de Cooperação entre a Marinha, a Força Aérea e a Autoridade Nacional de Protecção Civil em matéria de Busca e Salvamento de 10 de Julho de 2007⁵⁵.

6. MECANISMOS DE COORDENAÇÃO E DE COOPERAÇÃO

6.1 No âmbito da segurança interna

Nos termos da Lei de Segurança Interna⁵⁶ (LSI), as forças e serviços de segurança (FSS) têm o dever de cooperação entre si, designadamente através da comunicação de informação.

Assim, os órgãos da AMN que exerçam funções de segurança interna, *maxime* a PM, sob a coordenação ou o comando operacional do Secretário Geral do Sistema de Segurança Interna, actuam e cooperam com as outras FSS no planeamento e execução de acções do âmbito da Segurança Interna que tenha incidência na sua área de competência.

Para o efeito a AMN integra o Conselho Superior de Segurança Interna, o Gabinete Coordenador de Segurança, os Gabinetes Coordenadores de Segurança das Regiões Autónomas e a Unidade de Coordenação Antiterrorista⁵⁷.

Como resulta da Lei de Bases da Protecção Civil e demais legislação⁵⁸ a AMN integra a Comissão Nacional de Protecção Civil, as Comissões Distritais e Municipais de Protecção Civil, assumindo o Capitão do Porto o comando das operações de socorro na sua área de competência.

Os órgãos da AMN são Agentes de Protecção Civil integrando os planos de emergência pertinentes às suas atribuições e participando nas operações de protecção civil, designadamente no combate aos incêndios florestais.

O Director do Instituto de Socorros a Náufragos integra o Conselho Nacional de Bombeiros.

⁵⁵ Publicado na Ordem da Armada, 1.ª Série, n.º 30, de 18-7-2007.

⁵⁶ Lei de Segurança Interna, Lei n.º 53/2008, de 29 de Agosto, DR, I, N.º 167, 29-8-2008, p. 6135.

⁵⁷ Artigos 12.º, n.º2, al. i), 21.º, n.º2, 23.º, n.º1, e 24.º, números 1 e 2, todos da Lei de Segurança Interna, Lei n.º 53/2008, de 29 de Agosto, DR, I, N.º 167, 29-8-2008, p. 6135.

⁵⁸ Lei de Bases da Protecção Civil, Lei n.º 27/2006, de 3 de Julho, Decreto-Lei n.º 72/2013, de 31 de Maio (SIOPS), Decreto-Lei n.º 73/2013, Organização da ANPC.

6.2 No âmbito do Sistema da Autoridade Marítima

O Sistema da Autoridade Marítima dispõe de meios de coordenação de nível ministerial, o seu Conselho Coordenador Nacional, e de coordenação operacional de alto nível das entidades ou órgãos que exercem o poder de autoridade marítima, que é assegurado a nível nacional pelos respectivos dirigentes máximos⁵⁹.

São instrumentos de coordenação e de articulação entre autoridades de polícia e demais entidades competentes em matéria de autoridade marítima, designadamente os já referidos SIFICAP, Centro de Coordenação das Operações de Protecção do Porto e Janela Única Portuária, assim como o Centro de Operações Marítimas (COMAR) e o Centro Nacional Coordenador Marítimo (CNCM).

O Conselho Coordenador Nacional (CCN)⁶⁰, assegura a coordenação nacional das entidades e organismos integrados no SAM, sendo presidido pelo Ministro da Defesa Nacional (MDN).

O Conselho é composto pelos ministros com responsabilidades na matéria e pelos dirigentes dos órgãos e serviços que integram o SAM.

Ao CCN compete, *inter alia*, aprovar e emitir orientações para assegurar a articulação efectiva entre todas as entidades e órgãos envolvidos, e definir metodologias de trabalho e acções de gestão, que favoreçam uma melhor eficácia na acção das entidades que integram o SAM.

O Centro de Operações Marítima (COMAR), é o centro de fusão de informação relativo ao conhecimento situacional marítimo, no âmbito do qual se processa a tomada de decisão em âmbito inter-departamental. O COMAR funciona, assim, como sala de situação, como centro de análise operacional, mantendo o centro de despacho do 112. PT para a AM e nele está colocalizado o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo (MRCC - *Maritime Rescue Coordination Centre*) LISBOA.

É ainda através do COMAR que é exercida a fiscalização dos cruzeiros de investigação científica autorizados a operar no Espaço Marítimo Nacional.

O COMAR apoia ainda o funcionamento do Centro Nacional Coordenador Marítimo (CNCM), instituído pelo Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de Dezembro, diploma que veio regulamentar, de forma integrada, a articulação entre autoridades de polícia e entidades técnicas cujos quadros de atribuições se exercem em espaços dominiais marítimos e em espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional.

No CNCM têm assento permanente representantes do DGAM/CGPM, da Guarda Nacional Republicana (GNR), do Gabinete Coordenador de Segurança (GCS), da Marinha, da Força Aérea (FA), do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF) e da Polícia Judiciária (PJ), podendo ser agregados aos trabalhos, em função das matérias envolvidas, outras entidades e órgãos, como sejam, designadamente, a Autoridade Tributária e

⁵⁹ Preâmbulo e artigos 8.º e 9.º do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março.

⁶⁰ Artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março.

Aduaneira (ATA), a Direcção-Geral de Saúde (DGS), a Agência Portuguesa do Ambiente (APA), a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE), Direcção-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) e a Autoridade Nacional de Pescas (ANP).

7. UM MELHOR SAM – CONTRIBUTO

Encerra-se a apresentação com algumas propostas pontuais que visam dois objectivos. O primeiro seria criar condições para que o Conselho Coordenador Nacional do SAM inicie a sua actividade, com uma legitimidade e autoridade acrescidas; o segundo, a introdução de mais alguma racionalidade, eficácia e eficiência no sistema através de pequenas alterações, mais conformes com uma ideia de aperfeiçoamento incremental do que de grandes reformas.

O ponto de partida seria a dicotomia que se pode estabelecer entre segurança, protecção e defesa do interesse nacional no mar, por um lado, e o fomento e regulação da economia do mar pelo outro.

Começando pelo Conselho Coordenador Nacional do SAM, este passaria a estar na dependência directa do Primeiro Ministro, reunindo em duas sessões ordinárias por ano sob a sua presidência, para audição e consulta em matéria de segurança no mar, estabelecer orientações de política de segurança marítima, nas vertentes *security* e *safety*, e aprovar o Relatório Anual de Segurança Marítima, elaborado sob a coordenação do Ministro da Defesa Nacional e da Segurança Marítima.

A sua composição poderia ser ajustada, designadamente para nestas sessões estar presente o Secretário-geral do Sistema de Segurança Interna.

Nos restantes meses reuniria em sessões ordinárias sob a presidência do Ministro da Defesa Nacional e da Segurança Marítima, por delegação e em representação do Primeiro Ministro para operacionalização das competências que já hoje dispõe.

Criação do Ministério da Defesa Nacional e da Segurança Marítima, o que teria como consequência a transferência para este ministério da Autoridade Competente para a Protecção do Transporte Marítimo e da Autoridade Nacional de Controlo do Tráfego Marítimo, eventualmente concentradas na Autoridade Marítima Nacional.

Criação de um Centro Nacional de Operações Marítimas, onde se concentraria toda a informação relativa ao mar, para além da que já hoje o COMAR recebe, designadamente a dos centros de controlo do tráfego marítimo, e que serviria todas as entidades civis e militares com responsabilidades no exercício da autoridade marítima.

O Centro Nacional Coordenador Marítimo ficaria aí co-localizado.

No âmbito do combate à poluição no mar, dotar o País com capacidades para confirmação dos derrames reportados pela *Clean Sea Net* e para intercepção dos prevariadores, e ainda, com tecnologia de produção de prova que possa ser reconhecida e aceite como válida pelos tribunais portugueses.

PORTUGAL, A ESTRATÉGIA MARÍTIMA E O PAPEL DA UNIÃO EUROPEIA

Comunicação apresentada pelo académico
Victor Lopo Cajarabille, em 10 de Março

1. Introdução

No mundo moderno, os Estados costeiros têm maior necessidade de definir as suas estratégias relativamente ao uso do mar, face à crescente importância dos interesses marítimos a proteger, nomeadamente a variedade dos recursos de origem marinha, as questões ambientais e a regularidade das rotas comerciais, exigida pela globalização e interdependência.

O propósito desta comunicação é oferecer uma modesta contribuição para o estudo da estratégia marítima de Portugal e dos seus principais requisitos.

Se recuarmos aos anos sessenta do século passado, encontramos um livro editado em 1966 pelo Ministério da Marinha intitulado *A Marinha nos últimos 40 anos*, com mais de 600 páginas. Esse livro pretendia certamente destacar a obra realizada no âmbito do Ministério da Marinha, entre 1926 e 1966, com a chancela do chamado Estado Novo.

Percorrendo os vários capítulos, verificamos que não se enuncia uma estratégia marítima, com essa designação, mas o livro consubstancia uma verdadeira estratégia marítima integrada. Esta constatação decorre principalmente da organização departamental do governo da época e das atribuições do Ministério da Marinha.

De facto, em 1966, de acordo com a legislação vigente, o Ministério da Marinha tinha por fim tratar de todos os assuntos, tanto de carácter militar-naval como de carácter civil, que digam respeito ou se relacionem com a eficiência da Armada, das Marinhas Mercante e de Pesca, assim como do fomento marítimo nacional. O apoio à Marinha de recreio estava também acolhido como uma realidade indispensável.

Curiosamente, o livro menciona que o conjunto de realizações marca o regresso de Portugal ao mar, tal como hoje muitos preconizam.

Como poderemos abordar atualmente a eventual definição de uma estratégia marítima integrada para Portugal? Sabemos que não será possível fazer ressuscitar o Ministério da Marinha, no modelo seguido antes do 25 de Abril de 1974, porque o nosso ordenamento jurídico-constitucional não o permite. Mas, talvez valha a pena analisar o assunto para tentar encontrar uma solução mais aproximada ao de uma integração tão concertada.

2. Estratégia Marítima Integrada

As componentes que formam a estratégia marítima podem ser agrupadas em três grandes blocos, que é necessário integrar ao nível do Estado, para dar coerência ao sistema:

- A defesa militar-naval;
- A segurança marítima;
- A promoção da economia do mar ou o fomento marítimo, conforme a denominação anteriormente usada.

Praticamente todos os ministérios estão envolvidos direta ou indiretamente nos assuntos marítimos, havendo alguns que assumem as principais competências: Ministério da Defesa Nacional, Ministério da Administração Interna, Ministério da Agricultura e do Mar, Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia e o Ministério da Economia.

No plano externo, onde intervém o Ministério dos Negócios Estrangeiros, há que ter em consideração o seguinte:

- Os compromissos com a NATO;
- O papel da UE;
- As Convenções e Acordos internacionais;
- As ações multilaterais e bilaterais relativas ao uso mar;
- A especial relação com a CPLP.

Uma primeira observação a fazer é que a quantidade e a importância dos intervenientes internos e externos conferem uma elevada complexidade ao estudo e desenho de uma estratégia marítima bem integrada. Todos os países marítimos estruturados têm o mesmo problema, adotando soluções bastantes diferentes, consoante os antecedentes históricos e as prioridades atribuídas aos interesses que perseguem.

Duma forma geral, encontramos as preocupações marítimas refletidas em departamentos que procuram responder às necessidades dos três grandes blocos já referidos. Como veremos, no plano conceptual, surgem com frequência estratégias parcelares dedicadas a cada um desses agrupamentos.

3. Defesa militar-naval

Portugal dispõe de um planeamento estratégico de defesa nacional que parte de Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN) e identifica o Sistema de Forças, ou seja os meios que cada Ramo das Forças Armadas deve possuir. Numa fase seguinte são aprovadas as Leis de Programação Militar que corporizam o financiamento e o calendário para a obtenção dos citados meios.

A defesa militar-naval encontra a sua expressão concreta nos meios da Marinha e nos meios da Força Aérea destinados à ação no mar.

O CEDN deve definir as prioridades do Estado em matéria de defesa, de acordo com o interesse nacional. Corresponde aos aspetos fundamentais da estratégia integral do Estado. Em 2013 foi aprovado um novo CEDN¹, que inclui algumas disposições relevantes sobre o mar.

A transcrição seguinte dá uma noção da importância que foi atribuída aos assuntos do mar:

“O mar constitui assim um importante ativo estratégico e, por isso, a exploração dos recursos da plataforma continental torna obrigatória a revisão periódica da Estratégia Nacional para o Mar, perspetivando vetores de ação para que o aproveitamento sustentado do mar venha a constituir uma realidade efetiva, no que é determinante a integração e articulação de várias políticas sectoriais, nomeadamente a diplomática, a económica, a educativa, a científica e tecnológica e a ambiental. Como ativo estratégico, o mar deve estar integrado numa perspetiva ampla de segurança e defesa nacional.

Para o efeito, é necessário:

- *Manter uma capacidade adequada de vigilância e controlo do espaço marítimo sob responsabilidade nacional e do espaço marítimo interterritorial;*
- *Clarificar as competências e racionalizar os meios e as instituições envolvidas na vigilância e assistência marítima, maximizando as capacidades existentes e melhorando a eficiência no emprego dos meios;*
- *Prevenir e preparar a reação a acidentes ambientais e a catástrofes naturais, e implementar um sistema de observação e alerta de catástrofes naturais;*
- *Otimizar a coordenação e a utilização dos meios de combate às atividades criminais efetuadas no mar;*
- *Estudar os impactos das alterações climáticas nas zonas marítimas costeiras e planejar os recursos necessários para adaptação das zonas costeiras àqueles impactos;*
- *Promover intervenções no espaço marítimo, visando garantir usos, funções, atividades e formas de gestão compatíveis com a utilização sustentável e segura dos recursos aí existentes e com o aumento da resiliência dos vários sistemas naturais e biofísicos que o constituem;*
- *Adotar políticas públicas de fomento da economia do mar, em particular de exploração dos recursos marítimos nacionais;*
- *Promover e incentivar a preservação, aproveitamento e utilização, de modo multidisciplinar, dos recursos marinhos da ZEE e da plataforma continental;*
- *Apostar na formação profissional e superior e na I&D na área das ciências do mar;*
- *Desenvolver uma consciência coletiva sobre a importância do mar como fator de poder nacional.”*

O planeamento estratégico de defesa nacional, para além de identificar os meios combatentes típicos da defesa militar-naval, identifica também os meios especialmente

¹ Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2013, de 21 de Março.

concebidos para a segurança no mar, quer no sentido de *security*², quer no sentido de *safety*³. Esta opção, que tem por base a noção de duplo uso dos meios, tem muita importância, conforme adiante se referirá a propósito da estratégia de segurança marítima.

No plano externo, teremos que ponderar os benefícios a as obrigações que decorrem para Portugal na qualidade de membro da NATO e da UE.

Apesar da NATO ter uma forte componente de poder naval, a verdade é que só em 2011 foi aprovada uma estratégia marítima da aliança. De acordo com essa estratégia, a contribuição do poder marítimo para a segurança da aliança é pretendida principalmente para proporcionar:

- Dissuasão (inclui nuclear) e defesa coletiva;
- Gestão de crises;
- Segurança Cooperativa;
- Segurança Marítima.

O peso relativo de cada um dos efeitos dependerá das circunstâncias e dos recursos disponíveis.

A NATO, para além de constituir forças navais para atuações específicas, dispõe de forças navais permanentes que tomam parte em exercícios ou desempenham missões prolongadas. Podemos dizer que os países da NATO contribuem com meios combatentes para as forças navais de acordo com as suas possibilidades e interesses. Existe também alguma orientação da NATO relativamente ao planeamento de forças.

A NATO disponibiliza um sistema de informação (MCCIS⁴) militar que processa um conjunto de dados para compilar e disseminar o quadro operacional marítimo a nível global.

No que respeita à segurança marítima, a NATO apenas alerta para a sua crescente importância. Todavia, a operação da NATO contra a pirataria na região do Corno de África pode-se incluir no âmbito da segurança marítima, embora empregue meios combatentes fornecidos pelos Estados-Membros. Mas, não existe qualquer interferência nos poderes dos Estados-Membros relativamente à segurança marítima, pelo que apenas interessa realçar as questões ligadas diretamente à defesa militar.

No quadro da UE, no contexto da Política Comum de Segurança e Defesa, não há propriamente requisitos de forças navais combatentes. A UE também não dispõe de forças navais permanentes.

A UE pode constituir forças navais para a gestão de crises e outras missões de menor intensidade, em qualquer parte do mundo, de acordo com os artigos 42.º e 43.º do Tratado da UE. Pode-se concluir que a UE se propõe constituir forças navais para inter-

² Cuida da proteção contra as ameaças conscientes aos navios, pessoas, instalações e equipamentos ligados às atividades marítimas.

³ Respeita fundamentalmente à prevenção de acidentes no mar e ações subsequentes em caso de sinistro.

⁴ *Maritime Command and Control Information System.*

venção onde e quando necessário para defesa de interesses da União no mar, de acordo com os princípios da Carta das Nações Unidas. Mas, quaisquer missões assentam nas capacidades que os Estados-Membros queiram disponibilizar.

Há ainda uma cláusula de defesa mútua (artigo 42º, n.º 7 do Tratado da UE), de acordo com a qual, se um Estado-Membro vier a ser alvo de agressão armada no seu território, os outros Estados-Membros devem prestar-lhe auxílio e assistência por todos os meios ao seu alcance.

A visibilidade pretendida na NATO e na UE deve ser considerada no contexto do planeamento estratégico de defesa nacional, pelo que não constitui algo que se deva pensar isoladamente.

4. Economia do mar

a. Intervenção do Estado

Relativamente à economia do mar compete fundamentalmente ao Estado assegurar os mecanismos de regulação e garantir uma competitividade saudável para promover a economia do mar. Os agentes económicos precisam da confiança que transmite uma intervenção adequada do Estado, para assumirem riscos e para aceitarem as incertezas que o investimento sempre acarreta.

O planeamento e o ordenamento espaciais são ferramentas de governação indispensáveis para assegurar uma visão de conjunto assente nos princípios do desenvolvimento sustentável, da precaução e da abordagem ecossistémica. Em termos de preservação ambiental, o Estado tem obrigação de proteger o ambiente marinho e a sua biodiversidade, dos vários tipos de poluição marítima, nem sempre originados em ambientes marinhos.

O conhecimento científico do mar é fundamental para a economia do mar e contribui decisivamente para o desenvolvimento sustentável. Adicionalmente, o conhecimento científico é um elemento primordial para avaliar a riqueza existente, quer na coluna de água, quer no solo e subsolo marinhos.

A legislação sobre os assuntos do mar requer conhecimentos jurídicos especializados em Direito do Mar (*Law of the Sea*) e/ou Direito Marítimo (*Maritime Law*). Por vezes, os conhecimentos náuticos e a experiência de mar ajudam a legislar adequadamente. Importa analisar as competências da UE decorrentes dos Tratados e a regulamentação que pode aprovar com obrigações para os Estados-Membros.

A sensibilidade dos governos para os assuntos do mar faz parte dos elementos do poder do Estado no mar. A cultura do mar nos países com uma maritimidade muito marcada, deve fazer parte das preocupações do Estado, pela contribuição que dá para a identidade nacional e para a promoção do desenvolvimento, através do efeito de atração das pessoas para a esfera de ação marítima.

b. Estratégia Nacional para o Mar

Muitos são os países que conceberam estratégias para o desenvolvimento da economia do mar e Portugal não é exceção.

Portugal definiu uma Estratégia Nacional para o Mar (ENM) em 2006⁵, para vigorar até 2016. Ao fim de 7 anos sem haver progresso notório, foi elaborado um projeto de nova versão da ENM, agora designada, ENM 2013-2020⁶.

São identificados 5 domínios de intervenção preferencial: energia azul, aquicultura, turismo marítimo, costeiro e de cruzeiros, recursos minerais marinhos e biotecnologia azul. Aponta ainda como domínios estratégicos de desenvolvimento os recursos vivos, os recursos não vivos e as infraestruturas, usos e atividades, que se referem a portos, transportes e logística, recreio, desporto e turismo, construção e reparação naval e obras marítimas.

A visão da ENM é consubstanciada num plano de ação, o Plano Mar-Portugal, cuja execução se prolonga até 2020. O citado Plano Mar-Portugal inclui um processo de monitorização, avaliação e revisão e concretiza-se em programas de ação, que se desdobram em múltiplos projetos.

Os programas respeitantes à governação cobrem projetos sobre administração, pensamento e ação estratégica, educação, ciência e tecnologia, identidade e cultura e proteção e salvaguarda. Os respeitantes a recursos naturais compreendem projetos sobre oceano, atmosfera, sistema integrado, pesca e indústria de pescada, aquicultura, biotecnologia marinha e recursos energéticos. Os respeitantes a infraestruturas, usos e atividades referem-se a portos, transportes e logística, recreio, desporto e turismo, construção, manutenção e reparação naval e obras marítimas. Seguem-se projetos específicos para as regiões autónomas.

Quanto a meios, encontram-se algumas indicações sobre meios humanos, meios materiais e meios de informação. Os meios financeiros incluem os fundos nacionais e comunitários.

Concorde-se ou não com o respetivo conteúdo, o certo é que Portugal tem uma ENM aprovada, cujos resultados concretos saberemos nos próximos anos. O alinhamento com a UE é bastante evidente ao longo do documento.

c. Intervenção da UE

A UE intervém politicamente e também ao nível da regulamentação, bem como no apoio financeiro.

A Política Marítima Integrada (PMI) pretende coordenar as políticas aplicáveis aos diversos setores marítimos e incide sobre o crescimento sustentável. Inclui medidas

⁵ Resolução do Conselho de Ministros n.º 163, de 12 de dezembro de 2006.

⁶ Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2014, de 23 de Janeiro, publicada no D.R. 1ª série, n.º 30, de 12 de Fevereiro de 2014.

visando o conhecimento do meio marinho, o ordenamento do espaço marítimo e a vigilância marítima integrada. O objetivo fundamental da PMI é criar as condições necessárias para a utilização sustentável dos oceanos e mares, permitindo o desenvolvimento económico dos setores marítimos e das regiões costeiras.

Existem também abordagens concebidas para cada bacia marítima correspondente aos E-M, onde se inclui o Atlântico.

A UE desenvolveu um conjunto de ações mais específicas visando a aquicultura, o turismo costeiro, a biotecnologia marinha, a energia dos oceanos e a exploração mineira dos fundos marinhos. Em todas estas ações as preocupações ambientais estão sempre presentes.

O financiamento de projetos com fundo europeus, dentro da filosofia seguida pela UE constitui um dado muito relevante para o apoio ao desenvolvimento das atividades marítimas dos E-M, abrangendo também a investigação científica.

No âmbito da Política Comum de Pescas, a UE detém competência exclusiva sobre a conservação dos recursos biológicos do mar (Art.º 3.º do Tratado de Lisboa).

Terá ou não a UE tendência para assumir a gestão comum de outros setores no contexto da economia do mar? Entre outros fatores, parece ter sido algum receio deste tipo que levou a Noruega a aderir à UE, após uma consulta à população através de referendo.

5. Segurança marítima

a. As tarefas dos Estados

No que diz respeito à segurança marítima o problema afigura-se bastante complicado.

As tarefas dos Estados neste âmbito decorrem das ameaças e dos riscos e situam-se no plano nacional e no plano internacional, requerendo uma ação multidisciplinar para abranger todas as necessidades.

De uma forma abreviada podemos identificar essas tarefas:

- Cumprir as Convenções internacionais, que cobrem normas tão variadas como os padrões de construção, a formação e certificação de pessoal, a segurança dos navios e das instalações portuárias, condições de navegabilidade dos navios, atos ilícitos de violência contra navios ou pessoas embarcadas, etc;
- Eficácia da estrutura safety, para infundir confiança aos navegantes e minorar as conseqüências de acidentes. Inserem-se nesta área o sistema nacional de busca e salvamento e o sistema de combate à poluição no mar;
- Proteger os recursos marítimos e dissuadir e reprimir as violações da lei nos espaços marítimos de responsabilidade nacional;
- Assegurar a normalidade do tráfego marítimo nos mesmos espaços;
- Cuidar da segurança nos portos;
- Deter conhecimento situacional marítimo para poder tomar decisões corretas;
- Atender às necessidades de cibersegurança no ambiente marítimo;
- Promover a cooperação entre entidades nacionais e a cooperação internacional.

Há que salientar que a segurança marítima e a economia do mar são indissociáveis. Sem segurança marítima não há condições para o desenvolvimento da economia do mar e sem desenvolvimento económico a segurança marítima será bastante limitada por falta de recursos adequados para controlar as ameaças provenientes do exterior.

Por outro lado, os investidores necessitam de segurança para assumirem riscos. Por exemplo, a aquicultura só promete ser rentável se houver a convicção de que os furtos terão uma expressão relativamente pequena.

O redimensionamento das plataformas continentais dos Estados costeiros assume uma importância enorme, porque o controlo e fiscalização têm características muito especiais para além das 200 milhas da costa e porque as extensões podem ser vastíssimas.

b. Iniciativas da UE no contexto da segurança marítima

Constata-se que a atenção dedicada aos assuntos da segurança marítima é bastante recente, tendo surgido na última década. Atualmente, a UE tem um papel importante na coordenação da prevenção de acidentes e de atividades ilícitas e na promoção do Conhecimento Situacional Marítimo que interessa aos países membros. Constitui ainda um polo de difusão de informação que contribui para a manutenção da normalidade da circulação marítima e que se torna relevante no quadro das ameaças conscientes à segurança.

A União Europeia criou a Agência Europeia de Segurança Marítima (AESM)⁷, sediada em Lisboa, que tem desempenhado um papel relevante, particularmente na área da *safety*. Visa especialmente a redução de acidentes marítimos e a poluição marinha, embora também colabore na disseminação da informação sobre movimentos de navios. Registe-se a implementação e a gestão pela AESM da *Safeseanet*, que é um sistema de monitorização de tráfego marítimo e, em especial, do transporte de cargas perigosas e também da *Cleanseanet*, uma rede de vigilância por satélite, que permite a deteção de poluição por hidrocarbonetos e contribui para a identificação dos navios poluidores. A AESM tem também navios fretados, a operar em diversos pontos da costa europeia para prestarem auxílio em caso de acidente de poluição no mar, onde for necessário.

Adicionalmente foi criada a Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas dos Estados-Membros da União Europeia (FRONTEX)⁸ para coordenar a cooperação operacional entre os Estados-Membros no domínio da gestão das fronteiras externas, realizar análises de risco, acompanhar a evolução da investigação relevante em matéria de vigilância e controlo das fronteiras externas e facultar o apoio necessário no âmbito da organização de operações de regresso de imigrantes ilegais. Foram já efetuadas algumas operações combinadas no combate à imigração ilegal por via marítima, patrocinadas pela FRONTEX.

⁷ <http://www.emsa.europa.eu/>.

⁸ Regulamento (CE) n.º 2007/2004 do Conselho, de 26 de Outubro.

Por outro lado, a UE viria a adotar para o espaço comunitário o Código ISPS⁹, através da publicação de um Regulamento do Parlamento Europeu¹⁰ e do Conselho, que já foi objeto de regulamentação interna em Portugal¹¹.

A Política Marítima Integrada da UE valoriza a vigilância marítima e preconiza a implementação gradual de uma rede integrada dos sistemas de localização de navios. A Estratégia Marítima para a Região Atlântica aponta no mesmo sentido.

Na sequência de um projeto piloto sobre a integração da vigilância marítima no Mar Mediterrâneo e aproximações ao Atlântico (2009-2012), com o objetivo de aumentar a interoperabilidade dos atuais sistemas de controlo e localização, a UE avançou para o novo sistema *Common Information Sharing Environment* (CISE)¹². O CISE destina-se a integrar os atuais sistemas e redes de vigilância relacionados com o ambiente marítimo e permitirá o acesso a todas as entidades que dele necessitem, prevendo-se que esteja operacional em 2016. Visa a partilha de informação dos sete setores mais relevantes da comunidade de utilizadores: transportes, proteção ambiental, pescas, controlo de fronteiras, forças de segurança, alfândegas e defesa.

Este sistema pode levantar a questão dos investimentos em sistemas próprios dos Estados ou a decisão a tomar aquando da sua modernização e renovação. Qual o grau de dependência de um sistema centralizado na UE que os Estados estão dispostos a aceitar? Provavelmente alguns E-M não irão disponibilizar toda a informação de que dispõem, particularmente da área da defesa militar-naval.

Em 2014 a UE adotou uma Estratégia de Segurança Marítima que abrange o domínio marítimo a nível mundial e visa proteger os interesses estratégicos marítimos da UE. Na realidade, trata-se de uma base para assegurar ações coerentes e desenvolvimento de políticas.

Contém orientações para reforçar as ligações entre aspetos da segurança interna e externa da política marítima da UE e a cooperação civil-militar. A cooperação abrange todos os parceiros e organizações internacionais relevantes, nomeadamente a ONU e a NATO. Atribui-se especial importância à rede de rotas de navegação entre continentes.

Promove a boa governação do mar, o conhecimento situacional marítimo, a vigilância e partilha de informação, as capacidades polivalentes e de dupla utilização e a investigação e inovação, o ensino e a formação no domínio da segurança marítima. Esta estratégia não afeta as competências próprias dos Estados-Membros.

⁹ O Código ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code*), promovido pela Organização Marítima Internacional, consiste basicamente em medidas para garantir a segurança dos navios, dos portos e das instalações portuárias.

¹⁰ Regulamento 725/2004, de 31 de Março, do Parlamento Europeu e do Conselho.

¹¹ Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de Novembro.

¹² *Communication from the Commission to the Council and the European Parliament on a Draft Roadmap towards establishing the Common Information Sharing Environment for the surveillance of the EU maritime domain COM(2010) 584 final.*

A proposta sobre a eventual criação de uma Guarda Costeira Europeia foi avançada nos primórdios da PMI e divulgada no chamado Livro Verde em 2006 – Para uma futura política marítima de União: uma visão europeia dos oceanos e mares. Porém, a proposta não teve acolhimento pela esmagadora maioria dos E-M, pelo que não vingou.

As intervenções da UE no exterior demonstram a grande preocupação com a normalidade do tráfego marítimo internacional.

O caso da pirataria no Corno de África é bem significativo, já que obrigou à constituição de uma força naval própria (EUNAVFOR) para defender os interesses europeus. A Operação ATALANTA é uma missão desempenhada pela única força naval da UE constituída até hoje, cuja formação data de 2008.

Surgiram ultimamente duas iniciativas¹³ que são similares à cooperação técnico-militar, embora tenham um cariz civil. A primeira é constituída pelo programa “Rotas Marítimas Críticas do Golfo da Guiné” (CRIMGO)¹⁴, que tem por objetivo melhorar a segurança nas águas do Golfo da Guiné, ministrando, para o efeito, formação às guardas costeiras e estabelecendo uma rede de partilha de informações entre as autoridades de sete Estados costeiros da África Ocidental. Na verdade, há antecedentes noutras rotas críticas, a título experimental. A segunda, é a criação da missão civil PCSD EUCAP¹⁵ Nestor, que se destina a reforçar as capacidades marítimas no Corno de África e no Oceano Índico ocidental e que visa garantir uma contribuição mais sustentável e local para alcançar os objetivos da operação ATALANTA. Inclui aconselhamento, formação e treino de pessoal especializado.

c. Relacionamento com a UE

Como se poderá enunciar o relacionamento com a UE no âmbito da segurança marítima?

Aparentemente este assunto não tem merecido um estudo aprofundado, mas afigura-se que os Estados-Membros teriam o maior interesse em saber como vão evoluir as funções que a UE terá tendência para assumir, no que respeita à segurança marítima. As opções políticas poderão ter grande influência, já que uma aproximação (ou não) ao federalismo fará a UE absorver (ou não) mais funções no âmbito da segurança marítima, a par de outras competências.

Podemos pensar que a UE apenas fará ajustamentos às funções que atualmente desempenha ou que tenderá a absorver mais funções. Possivelmente, certo tipo de tarefas

¹³ Projeto de relatório sobre a dimensão marítima da Política Comum de Segurança e Defesa, de 21/2/2013, da Comissão dos Assuntos Externos do Parlamento Europeu.

¹⁴ *The Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea Programme* (CRIMGO). Participam: Benim, Camarões, Guiné Equatorial, Gabão, Nigéria, São Tomé e Príncipe e Togo.

¹⁵ *Regional Maritime Capacity Building for the Horn of Africa and the Western Indian Ocean (EUCAP Nestor)*. Participam 5 países: Djibouti, Quênia, Seychelles, Somália e Tanzânia.

que envolvem custos muito elevados poderão ser cada vez mais centralizados na UE, como é o caso da utilização de satélites para recolher / transmitir informação.

A solução ideal passaria por definir os limites de intervenção da UE sobre as matérias em causa. Porém a viabilidade dessa hipótese apresenta-se como muito duvidosa e sempre subordinada à evolução do processo político da União.

Registe-se que as decisões sobre o esforço que o Estado deve fazer para defender os seus interesses implicam um planeamento e investimentos a longo prazo, o que é pouco conciliável com frequentes alterações.

Nestas circunstâncias, os Estados-Membros devem tentar compatibilizar as políticas nacionais com as da UE, atendendo ao grau de dependência de estruturas e sistemas, e, simultaneamente, evitar imposições externas indesejáveis.

d. Soluções de alguns países

Se repararmos no exemplo de países tão diferentes como o Reino Unido, a Espanha e a Austrália, ficamos com a impressão que será de todo conveniente conceber uma estratégia de segurança marítima. Nestes casos, as estratégias publicadas foram acompanhadas de estruturas apropriadas.

As figuras seguintes dão uma ideia da organização montada para o efeito nos referidos países.

Reino Unido

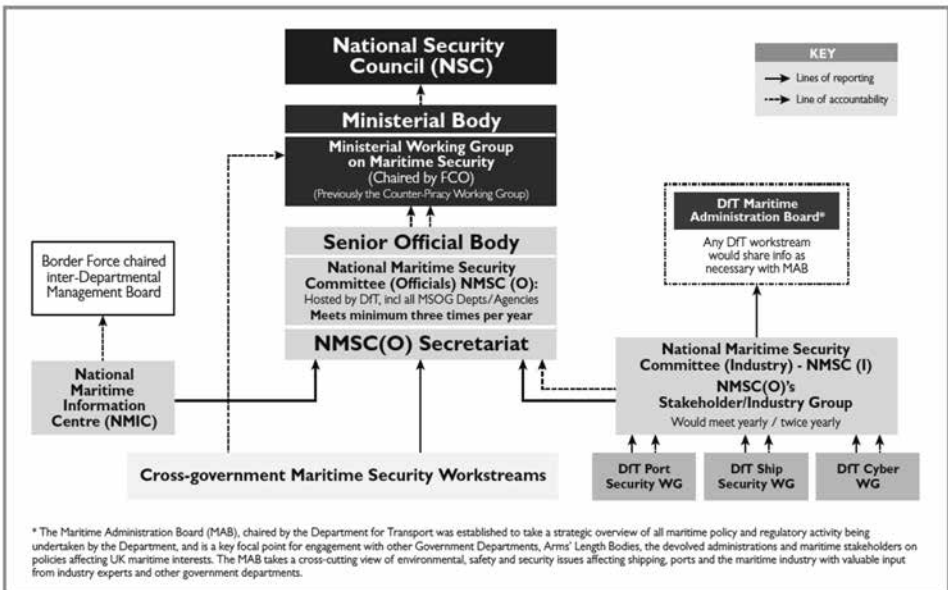


Figure 8: UK Maritime Security Governance Structure

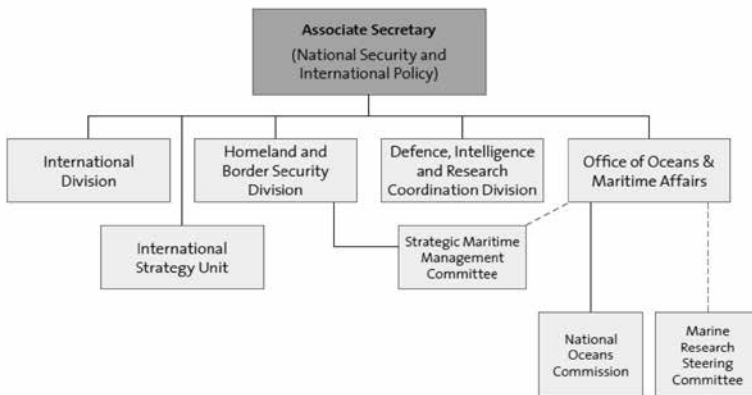
Espanha (CSN – Conselho de Segurança Nacional)



Figura 5: Estructura orgánica de la seguridad marítima nacional

Austrália

Figure 5: Office of Oceans and Maritime Affairs



Verifica-se que se atribui uma grande importância à segurança marítima e que o assunto está enquadrado por órgãos que se encontram diretamente associados a outros que tratam da segurança nacional. Em suma, a estratégia de segurança marítima é entendida como uma componente importante da segurança nacional.

Será interessante constatar que, no caso do Reino Unido e da Espanha, os textos publicados sobre estratégia de segurança marítima apenas se referem à UE como um espaço de colaboração e influência.

e. Segurança Marítima em Portugal

Não existe uma estratégia da segurança marítima em Portugal.

Seria ou não vantajoso conceber e fazer aprovar uma estratégia de segurança marítima nacional? Qual é a questão central?

O problema crucial parece ser a definição da melhor combinação de meios e estruturas organizacionais com ação no mar, visando a otimização da eficácia e da eficiência em termos de segurança marítima. Este problema não parece estar equacionado com a devida ponderação.

De facto, o Sistema da Autoridade Marítima (SAM), que foi apresentado na conferência anterior, compreende uma série de órgãos e entidades com poderes de autoridade marítima, mas não se prevê a articulação com a defesa nacional e a economia do mar. O Conselho Coordenador Nacional, que deveria efetuar a coordenação interna do próprio SAM, nunca reuniu. Por outro lado, o SAM enforma uma estrutura organizacional e não uma estratégia de segurança marítima, da qual deveria decorrer, se existisse.

Assim, não existe um órgão dedicado à análise da segurança marítima integrada e ao planeamento subsequente. Deste modo, a Marinha e a Força Aérea regem-se pelo planeamento estratégico de defesa nacional já referido, segundo o princípio do duplo uso¹⁶. Os meios da GNR e outros decorrem de planos não integrados. Há meios no âmbito civil (VTS e MONICAP), sistemas proporcionados pela UE, intervenções de várias entidades no combate à criminalidade, que não obedecem a qualquer plano conhecido.

A segurança nos portos é muito específica e não se afigura bem articulada com a segurança no mar.

Partindo do princípio que é necessário dispor de uma estratégia de segurança marítima nacional, como se poderá enunciar?

O documento destinado a explicar a citada estratégia deve conter, entre outros possíveis itens:

- Análise da situação (potencialidades e vulnerabilidades), podendo recorrer-se a uma análise tipo SWOT;
- Formular objetivos;
- Identificar as ameaças e riscos;
- Definir grandes linhas de ação;
- Considerar a política de partilha (UE, NATO, outros Estados);
- Definir um órgão diretor;
- Perfilhar uma organização de estruturas e meios operativos de forma integrada (capacidades e atribuições).

O órgão diretor deverá ter competência para tomar decisões, ou, pelo menos, propor decisões.

¹⁶ Utilização dos mesmos meios para a defesa militar e para a segurança no mar (vertente não militar).

6. Estratégia marítima nacional – hipóteses a considerar

Não estando reunidas as condições para haver uma assimilação das várias componentes da estratégia marítima nacional por um único Ministério, então a melhor solução consiste em integrar, tanto quanto possível, as estratégias parcelares.

Verificamos que não existe em Portugal um órgão do Estado dedicado à segurança nacional, como é usual em grande número de países. Existem órgãos vocacionados para a defesa nacional, para a gestão de crises e para a segurança interna, mas não propriamente para a segurança nacional. Deste modo, não podemos replicar os modelos já referidos noutros países, embora essa fosse eventualmente uma boa opção. Refira-se a propósito que, após os recentes atentados terroristas em França, reuniu em Portugal o Conselho Superior de Segurança Interna para analisar a situação, o que não deixa de ser estranho.

Então, podemos pensar em alternativas para conceber uma estratégia marítima convenientemente integrada, englobando também a segurança marítima.

Uma hipótese possível seria o alargamento da estratégia de defesa nacional, assimilando a segurança marítima nacional. A Lei de Defesa Nacional determina (Artigo 13.º) que o 1.º Ministro dirige a atividade interministerial da defesa nacional, podendo delegar esta competência no Ministro da Defesa Nacional. Não seria despropositado estabelecer uma estratégia de segurança marítima nacional através de uma diretiva que englobaria os ministérios necessários, acautelando também a coerência com a defesa nacional e a economia do mar. Registe-se que a defesa nacional abrange políticas setoriais do Estado não militares (Artigo 4.º da Lei de Defesa Nacional).

Outra hipótese seria a atribuição da competência para elaborar uma estratégia de segurança marítima nacional a um órgão interministerial específico presidido pelo 1.º Ministro, para garantir a articulação com o planeamento estratégico de defesa nacional e com a estratégia nacional para o mar. Afigura-se que a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM)¹⁷ poderia perfeitamente assumir este encargo, bastando para tal reformular as suas competências e ajustar a respetiva composição. De notar que, atualmente, o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada não tem assento nesta estrutura.

7. Orientações para a política externa

Conforme referido no início desta exposição, a política externa do Estado está presente em quaisquer das áreas consideradas, sendo especialmente relevantes as seguintes linhas de ação:

- Defesa dos direitos sobre os espaços marítimos de soberania e de jurisdição nacional, através da participação muito ativa nos fora internacionais, mostrando também determinação na presença efetiva nesses espaços;

¹⁷ Resolução do Conselho de Ministros n.º62/2012, de 31 de Maio.

- Evidenciar a inclusão de Portugal no grupo dos maiores países marítimos do mundo, organizando eventos com visibilidade internacional;
- Definir como objetivo crucial que o peso nas decisões sobre assuntos marítimos na UE seja proporcional à dimensão marítima dos Estados-Membros, pois estes serão os mais afetados pelas consequências;
- Procurar relevância marítima fora da UE para ganhar maior importância no seio da UE. Deste modo, a CPLP ocupa um lugar privilegiado, bem como as relações bilaterais e multilaterais com os países a quem se atribui maior importância.

8. Conclusões principais

- a. Uma estratégia marítima adequada exige uma visão integrada das suas principais componentes, o que não acontece a nível nacional.
- b. Em Portugal, torna-se necessário elaborar uma estratégia de segurança marítima e considerar a atribuição desta competência a um órgão diretor, para assegurar a eficiência e a eficácia do sistema a implementar.
- c. Para permitir um planeamento estratégico a longo prazo, devem ser conhecidos, tanto quanto possível, os limites de intervenção da UE.
- d. Os interesses marítimos de Portugal requerem uma ação externa especialmente concebida e muito dinâmica.

SÁ DA BANDEIRA O MILITAR-POLÍTICO E A MARINHA (1832-1870)

Comunicação apresentada pelo académico
Fernando David e Silva, em 24 de Março

Bernardo de Sá Nogueira de Figueiredo pode ser considerado como um dos personagens que tiveram maior impacto no séc. XIX português, em especial pela sua acção nas diferentes fases do complexo e atribulado processo de implantação do liberalismo. Entre o muito que já se disse sobre o marquês de Sá da Bandeira, terá sido Oliveira Martins quem melhor descreveu a sua personalidade, considerando-o “*Militar fiel à bandeira, súbdito fiel ao rei, cidadão fiel à Pátria, espírito fiel aos princípios [...] Sereno e firme, estóico e virtuoso, julgava-se o homme-lige¹ da liberdade portuguesa*”².

Bernardo de Sá Nogueira tem recebido uma merecida atenção da historiografia³, tanto pela sua acção como militar e político, como pela que desenvolveu em relação aos territórios africanos, para os quais defendia uma prática de colonização em que, na tradição vintista, a abolição da escravatura e do tráfico negreiro desempenhavam um lugar central. A questão da abolição era crucial no seu pensamento sobre o estado em que se encontravam o que designou como os “*fragmentos decadentes da monarquia ultramarina*”, que era consequência do “*mau governo que tem tido a metrópole*” e da atenção “*quase exclusiva*” antes dada ao Brasil⁴.

Nesta sessão cabe-me tratar da dimensão política e militar de Bernardo de Sá Nogueira, ficando o seu pensamento e acção como estadista empenhado no combate ao tráfico de escravos a cargo da doutora Cátia Miriam Costa, com quem tenho o privilégio de partilhar o diálogo de hoje com esta Academia.

Na minha abordagem darei relevo ao papel influente que, em diversas circunstâncias, caracterizou a sua acção junto da Marinha, pelouro governamental que era exercido conjuntamente com o Ultramar⁵. Aquela influência pode ser directamente ilustrada pelo

¹ Antiga expressão francesa usada para qualificar o vassalo cuja fidelidade ao senhor feudal ultrapassava as formas tradicionais de ligação e dependência.

² Oliveira Martins, *Portugal Contemporâneo*, Vol. II, Porto, Lello e Irmão, 1981, pp. 64-65.

³ No que toca à Academia de Marinha, importa recordar a anterior comunicação sobre Sá da Bandeira neste fórum, feita em 1976 ao Centro de Estudos de Marinha: foi seu autor Vitor Manuel Braga Paixão e teve o título “Sá da Bandeira na pasta da Marinha”.

⁴ Valentim Alexandre, *A questão colonial no Portugal oitocentista*, Valentim Alexandre e Jill Dias (Coordenação), O Império Africano (1825-1890), *Nova História da Expansão Portuguesa*. Direcção de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, Volume X, Lisboa, Editorial Estampa, 1998, pp. 39-40.

⁵ Entre a reforma da administração central promovida por D. João V em 1736 e o decreto da República que, em 1911, autonomizou os ministérios da Marinha e das Colónias.

facto de, entre 1832, na regência de D. Pedro, durante o cerco do Porto, e 1870, no 32º governo Constitucional (a que também presidiu), Bernardo de Sá Nogueira ter ocupado por sete vezes o cargo de ministro da Marinha e Ultramar.

Bernardo de Sá Nogueira de Figueiredo nasceu em 1795 em Santarém, numa família de proprietários próximos do Paço, primogénito de 14 irmãos. Alistou-se em Cavalaria quando tinha 14 anos. Em 1814, integrado no exército anglo-português, combateu nos Pirenéus, foi ferido e feito prisioneiro pelos franceses, sendo libertado no ano seguinte depois da Paz de Paris. De regresso a Portugal iniciou um percurso de estudos que Luz Soriano descreveu apologeticamente: “*Sabedor de que os mais ilustres capitães d’entre os gregos e romanos foram os que mais se alliamam com as prendas da sabedoria, com as do valor e coragem militar [...] resolveu-se a ir [...] frequentar os estudos mathematicos da antiga Academia Real da Marinha*”, para depois seguir [...] os da antiga academia de fortificação e desenho [...]”⁷. Concluída esta fase, cursou Matemática e Filosofia em Coimbra entre 1818 e 1820, prosseguindo os estudos em Paris (onde em 1821 estudou no Museu de História Natural e no Conservatório de Artes e Ofícios) e em Londres (onde estudou engenharia, em 1825 e 1826). Esta prolongada formação contribuiu para a sua condição de homem culto, versado em diversas línguas, atributos que em conjunto com as suas opções políticas o converteram numa personalidade fundamental e singular na vida política portuguesa ao longo dos segundo e terceiro quartéis do séc. XIX.

Em 1820, era capitão, aderiu à causa liberal e foi iniciado na Maçonaria⁸ numa Loja militar da capital, para uma actividade tida por episódica⁹. A partir de então vamos encontrá-lo em quase todas as situações importantes da vida militar e política portuguesa, num permanente alinhamento anti-absolutista, democrático, adepto da Constituição de 1822 mas defensor da Carta Constitucional de 1826 quando esta foi combatida pelos defensores do Antigo Regime, assumindo posição ao lado dos radicais sempre que as suas acções não o confrontaram com as suas convicções mais profundas de fidelidade ao Trono.

Como mencionámos, ocupou com estudos no estrangeiro os anos seguintes à Revolução de 1820. De regresso a Portugal empenhou-se ao lado dos liberais no combate às convulsões militares de 1826-1827, desencadeadas pelos absolutistas em reacção à outorga da Carta Constitucional por D. Pedro em 1826. Depois do fracasso do pronun-

⁶ Criada em 5 de Agosto de 1779, destinava-se à formação científica dos futuros oficiais da Armada e dos pilotos para a marinha de comércio. Os candidatos a engenheiros do Exército frequentavam ali as cadeiras de matemática e física indispensáveis à continuação dos estudos na Academia Real de Fortificação, Artilharia e Desenho, fundada em 1790.

⁷ Simão José da Luz Soriano, *Vida do Marquez de Sá da Bandeira e Reminiscencia de alguns dos sucessos mais notáveis que durante ella tiveram lugar em Portugal*, Volume I, 2 volumes, Lisboa, Typographia da Viuva Sousa Neves, 1887 e 1888.

⁸ A. H. da Oliveira Marques, *História da Maçonaria em Portugal. Política e Maçonaria 1820-1869 (2ª parte)*, Lisboa, Editorial Presença, 1997, p. 377.

⁹ Terá passado a “coberto” no mesmo ano de 1820. A expressão é utilizada para com um maçom que abandonou os trabalhos da Maçonaria. Ver A. H. de Oliveira Marques, *Dicionário da Maçonaria Portuguesa*, Volume I, Lisboa, Editorial Delta, 1986, p. 350.

ciamento de 1828 contra D. Miguel, Bernardo de Sá acompanhou a retirada das tropas liberais para a Galiza, partindo depois para Inglaterra, onde se juntou aos restantes exilados. Em 1830, depois de uma tentativa gorada de tomar a Madeira para a causa liberal e de uma viagem ao Brasil, onde se encontrou com o imperador, viajou para a ilha Terceira onde, a partir daquele ano, se instalou o Conselho de Regência nomeado por D. Pedro¹⁰. Combateu pelo controlo das ilhas açorianas, consumado em Agosto de 1831, onde permaneceu até ao desembarque do Mindelo, em Julho de 1832.

As forças que partiram dos Açores para a expedição ao continente eram compostas por cerca de 7.500 homens, embarcados em cinco navios armados e mais de quarenta velas de transporte¹¹, esquadra que foi comandada pelo almirante George Sartorius¹². O exército liberal desembarcou em 8 de Julho na praia do Pampelido (também conhecida então por praia dos Ladrões, depois praia da Memória, situada uma légua a sul da povoação do Mindelo). O capitão Bernardo de Sá foi dos primeiros a desembarcar, enviado a terra para parlamentar, uma iniciativa que foi rejeitada pelos realistas.

Entrou depois no Porto com D. Pedro, sendo nomeado governador militar da cidade. Promovido a tenente-coronel participou no combate do Alto da Bandeira, em Gaia, onde em consequência de um ferimento de bala, lhe foi amputado o braço direito.

Depois da instalação do duque de Bragança no Porto, o almirante Sartorius continuou a comandar a esquadra constitucional. Exerceu este comando em condições progressivamente mais difíceis, tendo que enfrentar surtos de cólera, insubordinações¹³ e divergências com os círculos próximos de D. Pedro.

Logo depois do desembarque no Mindelo, Sartorius recebeu a missão de estabelecer um bloqueio ao porto de Lisboa, em cuja sequência se deu o primeiro confronto naval com a esquadra realista¹⁴. Regressou ao Porto e largou de novo para o mar em Agosto, para tentar um segundo bloqueio naval da capital, a que de novo se opuseram as forças

¹⁰ Presidido pelo então marquês de Palmela.

¹¹ Tinha como navios principais as fragatas “Rainha de Portugal” e “D. Maria II”, pela corveta “Amélia”, pelo brigue “Conde de Vila Flor” e as escunas “Terceira”, “Liberal”, “Boa Esperança e “Eugénia”, que deram protecção a quarenta e dois navios de transporte. Ver Charles Napier, *An Account of the War in Portugal between Don Pedro and Don Miguel*, Volume 1, 2 Volumes, Londres, T. & W. Boone, 1836, p. 28. Para a origem dos navios de escolta, ver António Marques Esparteiro, *Catálogo dos Navios Brigantinos (1640-1910)*, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1976, *passim*.

¹² George Rose Sartorius (1790-1885) comandou a esquadra constitucional entre 7 de Junho de 1832 e 8 de Junho de 1833. Foi contratado em Londres, em 1831, para fazer parte da “comissão de aprestos”, que foi encarregada da preparação de navios e tropas para uma futura expedição dos constitucionais a Portugal. Era oficial da Royal Navy e estava fora do serviço activo quando o marquês de Palmela o convidou para servir a causa dos liberais.

¹³ Resultantes dos atrasos no pagamento de soldos, bem como do mau estado dos navios e da progressiva degradação das suas capacidades de combate.

¹⁴ Comandada pelo chefe-de-divisão (posto hoje correspondente a contra-almirante) João Félix Pereira de Campos, dispunha da nau “D. João VI”, uma fragata, uma corveta e três brigues. A esquadra de Sartorius era composta por duas fragatas, uma corveta, dois brigues, uma escuna e um vapor.

de D. Miguel. As duas esquadras acabaram por se confrontar no dia 11 de Outubro ao largo de Vigo, num combate de resultado indeciso¹⁵.

De regresso ao Porto, o almirante inglês foi recebido com frieza por D. Pedro e pelos do seu círculo próximo, que consideraram um fracasso o não apresamento ou destruição dos navios absolutistas. Para procurar encontrar uma saída para a situação, Bernardo de Sá Nogueira foi, em 10 de Novembro de 1832, nomeado ministro dos Negócios da Marinha do governo da Regência, o primeiro cargo político desempenhado pelo futuro marquês de Sá da Bandeira. As boas relações existentes entre Sá e o inglês acabaram por restabelecer uma certa confiança entre o almirante e o governo de D. Pedro¹⁶ condição que, no entanto, o futuro próximo revelaria muito precária.

De facto, a situação no Porto continuava a agravar-se, sobretudo na frente terrestre e na frente financeira, já que continuava a ser muito difícil a obtenção de empréstimos que permitissem a continuação da resistência e a preparação de uma ofensiva para Sul. Em Janeiro, Luz Soriano relatou da seguinte forma o ambiente que se vivia na sede da Regência: “*Não admira [...] que o [...] governo [...] julgasse já impraticável na segunda quinzena do citado mez de Janeiro [1833] poder durar muito a nossa lucta civil. Chegadas as cousas a este estado, julgou-se necessário emprender alguma expedição, que tirasse a causa liberal do desgraçado estado a que se via reduzida*”.

Foi neste contexto que, logo nos finais de Janeiro de 1833, foram feitas diligências para encontrar um substituto de Sartorius, que a regência considerava incapaz de comandar a sua esquadra naquelas circunstâncias, ainda que se reconhecesse a escassez de poder de fogo que tinha sido possível colocar à sua disposição, que era também indispensável remediar. Como referiu também Luz Soriano: “*Era [...] necessário chamar um homem de heroico arrojo, pois só por uma empresa de extremado valor se podia fazer cousa que tirasse a causa liberal do grande desalento a que tinha chegado. Lembrou pois [Bernardo de Sá] o capitão Charles Napier¹⁷, que se andava oferecendo ao serviço da causa liberal*”.

O conhecimento entre Sá Nogueira e Napier vinha de um anterior encontro¹⁸ entre ambos em Angra, quando o inglês comandava a fragata *Galatea* que tinha sido enviada para as “Ilhas Ocidentais” em missão de protecção de navios britânicos de comércio¹⁹.

¹⁵ Saldou-se por 20 mortos e 49 feridos para a esquadra de D. Miguel e 10 mortos e 40 feridos para dos liberais. Ver Simão José da Luz Soriano, *Vida do Marquez [...]*, Tomo I, pp. 306-307.

¹⁶ Id., *ibid.*, pp. 306-307.

¹⁷ Charles John Napier (1786-1860) era oficial da *Royal Navy* e esteve fora do serviço activo entre 1815 e 1829, situação que se alargou a números efectivos depois das pazes de Viena. Tal como Sartorius, era capitão-de-mar-e-guerra, tendo sido promovido a vice-almirante da Armada portuguesa em 8 de Junho de 1833, ao ser nomeado para a comandar. Napier foi contratado por D. Pedro com o nome suposto de Carlo de Ponza, um expediente para procurar escapar às limitações que a lei britânica (o “*Foreign Enlistment Act*”) colocava ao alistamento dos seus súbditos por poderes estrangeiros.

¹⁸ Sá da Bandeira, *Diário [...]*, Volume II, p. 190. Sabemos ainda que Napier também teve contactos com o Conselho da Regência da Terceira Charles: ver Napier, *ob. cit.*, pp. 7-8. O Conselho era constituído pelo marquês de Palmela, pelo conde de Vila Flor (futuro duque da Terceira) e por José António Guerreiro.

¹⁹ Charles Napier, *ob. cit.*, Volume 1, pp. 6-7.

O encontro foi breve mas Napier pode ter produzido uma boa impressão junto de Sá, provavelmente contribuindo para o convite que lhe foi feito em Londres, em 1 de Fevereiro de 1833, para assumir o comando da esquadra de D. Pedro nas mesmas condições e posto de Sartorius²⁰. A carta da regência com o convite²¹ chegou a Napier acompanhada de uma outra de Bernardo de Sá²² na qual o ministro da Marinha dava conta ao inglês da composição da esquadra constitucional e dos seus navios, pedindo que qualquer acordo com os enviados portugueses fosse mantido secreto por tanto tempo quanto possível. Napier manteve o segredo e Sartorius continuou a exercer o seu sobressaltado comando, aparentemente ignorante do que o futuro lhe reservava.

Nos dois meses seguintes a situação continuou crítica na esquadra comandada por Sartorius, já que não tinham desaparecido os atrasos nos pagamentos às guarnições nem as intrigas junto do círculo do duque de Bragança no Porto. Sartorius estava aparentemente esgotado da luta que tinha que travar nos palácios para que a vida no mar lhe corresse de melhor feição. Foi assim que escreveu ao regente em palavras ásperas ameaçando mesmo, em último recurso, desertar com a esquadra para Inglaterra ou para França²³. D. Pedro reagiu com uma carta régia a exonerar Sartorius, em 13 de Março de 1833²⁴. O almirante recusou-se a aceitar a exoneração e, embora lhe tivesse reprovado a conduta, foi Bernardo de Sá quem conseguiu uma vez mais mantê-lo no cargo²⁵, até pela ausência de uma alternativa imediata.

Sá Nogueira, entretanto, tinha sido ferido em 24 de Março num ataque das forças de D. Miguel ao monte das Antas, onde se bateu com valentia. Deve ter sido esta a razão da sua substituição no cargo de ministro da Marinha que, a partir do dia 26, passou a ser interinamente exercido por José da Silva Carvalho. No dia 4 de Abril, Sá Nogueira recebeu de D. Pedro o título de barão de Sá da Bandeira e, a 21 deixou de exercer a chefia da Marinha.

Quanto às relações entre Sartorius e o regente, tinham atingido o ponto de ruptura. O almirante acabou por abandonar o cargo em 11 de Junho de 1833, sendo finalmente substituído por Charles Napier. O novo comandante da esquadra constitucional tinha

²⁰ Id., *ibid.*, pp. 321-322.

²¹ Assinada pelo diplomata Luís António de Abreu e Lima (1793-1871). Abreu Lima colocou-se ao serviço da rainha em 1828 e foi ministro da Regência em Londres até 1834, ano em que D. Maria II lhe atribuiu o título de visconde da Carreira. Ver Afonso Eduardo Martins Zuquete (Direcção, coordenação e compilação), *Nobreza de Portugal*, 3 volumes, Volume 2, Lisboa, Editorial Enciclopédia, 1960, pp. 485-486.

²² Charles Napier, *ob. cit.*, Volume I, pp. 322-324.

²³ Simão José da Luz Soriano, *A vida do Marquez [...]*, Tomo I, p. 342.

²⁴ *Chronica Constitucional do Porto*, 13 de Março de 1833. Foi nomeado para o seu lugar o capitão-de-mar-e-guerra Thomas Crosby, comandante de um dos navios da esquadra, substituição que não chegou a consumir-se.

²⁵ Também à custa das diligências do ministro da Fazenda José da Silva Carvalho junto do barão de Quintela (depois conde de Farrobo), que conseguiu obter dinheiro por conta da concessão do contrato do tabaco, que lhe estava prometida. Ver Simão José da Luz Soriano, *A vida do Marquez [...]*, Tomo I, p. 342.

chegado ao Porto no dia 2, acompanhando os reforços que a “comissão de aprestos” tinha enviado de Londres: 1.200 soldados, 200 marinheiros “e um número de barcos de vapor suficiente para transportar de 2.500 a 3.000 homens a qualquer parte do reino”²⁶.

Em 5 de Julho de 1833, menos de um mês depois de assumir o comando da esquadra liberal, o almirante Napier venceu o combate naval do cabo de S. Vicente, selando em definitivo a sorte do partido absolutista.

Depois de abandonar o cargo de ministro da Marinha no Porto e de ter convalidado do combate do monte das Antas, o barão de Sá da Bandeira, de novo na sua condição de militar, continuou a tomar parte nas operações contra as forças de D. Miguel, em particular no Algarve para onde, em Fevereiro de 1834, tinha sido designado governador militar. Em Setembro, já depois da concessão de Évora-Monte, Sá da Bandeira foi nomeado par do Reino e em Dezembro agraciado com o título de visconde.

Em 1836 voltou a envolver-se directamente na vida política nacional, tomando parte activa na revolução de Setembro. A vida parlamentar portuguesa tinha então atingido um nível de acentuado descrédito, as instituições funcionavam mal por falta de capacidade dos eleitos, opunham-se vintistas e cartistas, digladiavam-se os poderes legislativo e executivo, que se acusavam mutuamente pelas responsabilidades na conflituosa situação política, agravada pela crise agrícola e pela carestia da vida²⁷.

Adepto da Constituição de 1822²⁸ mas respeitador da Carta por lealdade à Rainha, Sá da Bandeira assumiu a chefia militar do pronunciamento de 9 de Setembro mas não aceitou presidir ao governo então nomeado, cargo que foi entregue ao conde de Lumiares. No entanto, não se manteve à margem, tendo assumido as pastas da Fazenda e dos Estrangeiros. Passos Manuel, o chefe civil do movimento, tomou conta da crucial pasta do Reino²⁹. Durante o setembrismo, Sá da Bandeira presidiu ao 7º (Novembro de 1836 a Junho de 1837³⁰) e ao 9º governo (entre Agosto de 1837 e Abril de 1839). Neste segundo executivo, Sá Nogueira ocupou de novo a pasta da Marinha e Ultramar, distinguindo-se pela iniciativa (em conjunto com o ministro da Guerra, o padre Vieira de Castro) da criação da Escola Politécnica de Lisboa e da Academia Politécnica do Porto, ambas de perto relacionadas com a Marinha, bem como da Escola do Exército.

²⁶ Simão José da Luz Soriano, *ibid.*, Tomo I. Eram cinco vapores, segundo Charles Napier, *An Account of the War [...]*, Volume I, p. 146.

²⁷ Joaquim Veríssimo Serrão, *História de Portugal*, 16 volumes, *Volume VIII - Do Mindelo à Regeneração (1832-1851)*, [s.l.], Editorial Verbo, 2003 [Reimpressão], pp. 70-71.

²⁸ Reposta em vigor entre 10 de Setembro de 1836 e 20 de Março de 1838. O seu primeiro e curto período de vigência tinha sido entre 23 de Setembro de 1822 (data da sua aprovação pelas Cortes Constituintes) e 3 de Junho de 1823 (quando foi suspensa por D. João VI).

²⁹ As resistências às reformas impulsionadas por Passos levaram a sua queda política logo em Maio de 1837. Algumas das medidas de modernização incidiram sobre a área do ensino, com a criação dos liceus, das escolas médico-cirúrgicas e das escolas politécnicas.

³⁰ O executivo do conde de Lumiares caiu em 4 de Novembro, por acção de um golpe de estado (a “Belemzada”) e Sá da Bandeira foi designado para presidir ao ministério que se manteve em funções até Junho de 1837.

A sempre presente questão constitucional, que agora opunha adeptos e adversários da revolução de Setembro, encontrou desta vez saída na convocação de novas Cortes Constituintes, que aprovaram um novo texto fundamental que D. Maria II jurou em Abril de 1838, e que procurava conciliar a Constituição de 1822 com a mais conservadora Carta de 1826. A Constituição de 1838 manteve-se em vigor até Fevereiro de 1842.

Por falta de apoio das Cortes, o visconde de Sá da Bandeira, que se tinha assumido como um moderado entre os “radicais”, abandonou a chefia do governo em Abril de 1839, situação que colocou um ponto final nas aspirações dos setembristas assistindo-se, a partir de 1841, à sua progressiva substituição pelos adeptos da Carta, chefiados por António Bernardo da Costa Cabral.

Durante a sua subsequente carreira política, Sá da Bandeira, escreveu Maria de Fátima Bonifácio “*ver-se-ia repetidamente confrontado com o dilema vivido em 1838: servir o “radicalismo” sem se deixar tragar pela revolução que, no entanto, regularmente o convocava para que a restaurasse e salvasse*”³¹.

O visconde regressou mais uma vez à vida militar e às violentas convulsões que a situação política nacional continuou a atravessar até 1851, entre as quais é indispensável relevar as da Maria da Fonte (1846) e a da Patuleia (1847).

Em 1851, depois do vitorioso pronunciamento encabeçado pelo duque de Saldanha, na qual Sá da Bandeira não teve qualquer intervenção, foi promovido a marechal-de-campo e nomeado director da Escola do Exército, cargo que exerceu até morrer.

Entre 1856 e 1859 foi de novo ministro da Marinha e Ultramar, no 22º governo Constitucional, chefiado pelo então marquês de Loulé. Neste relativamente longo ministério³² deixou mais uma vez a sua marca na evolução da Marinha, que tinha entrado numa espiral de declínio desde a transferência da Corte para o Brasil. Sá da Bandeira teve então a visão de acolher o essencial das propostas feitas no relatório de uma Comissão de Inquérito da Câmara dos Deputados às Repartições da Marinha, que tinha desenvolvido o seu trabalho entre 1853 e 1856. Foi pois com base nas conclusões daquele relatório que, para além de medidas de reforma orgânica que abrangeram diversas áreas da Marinha, Sá da Bandeira promoveu a aquisição das primeiras corvetas de propulsão mista, numa tentativa de iniciar a renovação da Esquadra através da aquisição de um conjunto de meios navais tanto quanto possível coerente, e tecnologicamente actualizados.

Bernardo de Sá era senhor de uma sólida formação em engenharia, sendo também conhecidas as suas preocupações com as inovações da ciência e da técnica e com o desenvolvimento do País. A prová-lo, logo em 1830, deixou as suas propostas quanto a medi-

³¹ Maria de Fátima Bonifácio, “Figueiredo, Bernardo de Sá Nogueira de (1857-1876)”, *Dicionário Biográfico Parlamentar (1834-1910)*, Volume II, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2004, p. 173, col. 2.

³² Durante o período de vida política activa de Bernardo de Sá Nogueira, os trinta e oito anos decorridos entre 1832 e 1870, a pasta da Marinha e Ultramar mudou de mãos sessenta e três vezes. Ver Manuel Pinto dos Santos, *Monarquia Constitucional. Organização e Relações do Poder Governamental com a Câmara dos Deputados (1834-1910)*, Lisboa, Assembleia da República, 1986, Anexo III.

das para remover os “*estorvos ao adiantamento de toda a espécie de indústria*”, defendendo a abolição dos dízimos (passando o clero a ser pago pelos fregueses de cada paróquia); a abolição dos dias de guarda e dos dias de jejum (com os quais apenas a Inglaterra ganhava porque “*fornece o bacalhau que em Portugal é levado até aos confins do reino*”); a “*abertura de canais e carris de ferro*” (que iriam permitir ao “*habitante do Porto [comprar] ao grego e ao holandês o trigo que atravessou centenas de léguas*”); o estabelecimento de manufacturas e a instrução pública “*e com muita especialidade o ensino das ciências físicas e matemáticas aplicadas às artes industriais, ensino de que a Inglaterra e a França vão hoje tirando grandes vantagens*”³³.

Em 1858 foram aumentadas ao efectivo da Armada as primeiras três corvetas de propulsão mista, a que se fez referência. Os navios foram construídos em Londres e a sua contratação e relações com os estaleiros ficaram a cargo do almirante Sartorius, convidado e pago pelo seu velho conhecido visconde de Sá da Bandeira³⁴.

A mudança de governo e de ministro em 1859, as dificuldades de financiamento, a demora na modernização da Marinha, que declinava desde 1807 e a pressa com que acabou por se realizar a aquisição dos três novos navios em 1858, levou a que os objectivos do programa de Sá da Bandeira tivessem sido apenas parcialmente alcançados.

No entanto, foi graças ao seu espírito aberto à inovação e à sua visão política, que se deram passos importantes para a inversão da frágil situação em que a Marinha se encontrava nos meados do século. O seu nome foi dado à quarta corveta de propulsão mista (1862-1884), a primeira construída no Arsenal da Marinha em Lisboa, quando já reinava D. Luís I.

Em 1864, quando ocupava a pasta da Guerra no mais longo governo da monarquia constitucional, de novo chefiado pelo marquês de Loulé, Sá Nogueira recebeu de D. Luís o título de marquês de Sá da Bandeira e foi depois promovido a general-de-divisão.

Continuando politicamente activo, presidiu ao 26º (1865) e ao 29º (1868-1869) governos, durante os quais voltou a ocupar-se também das pastas da Marinha, da Guerra e dos Negócios Estrangeiros. As suas últimas funções políticas foram desempenhadas na chefia do 32º governo constitucional, no qual acumulou ainda a pasta da Marinha e Ultramar, entre Agosto e Outubro de 1870.

A importância que atribuía ao desenvolvimento do País e da Marinha ficou demonstrada pela sua participação na lista de personalidades³⁵ que se juntaram ao grupo de vinte

³³ Sá da Bandeira, Documentos nº 7 e 8 in Sá da Bandeira, *Diário da Guerra Civil*, Recolha, posfácio e notas José Tengarrinha, 2 volumes, Volume II, Lisboa, Seara Nova, 1975-1976, pp. 223-228.

³⁴ Os navios foram recebidos em Lisboa debaixo de misto de alegria e de críticas, designadamente por parte do rei D. Pedro V. Vítor Braga Paixão tratou esta questão no Centro de Estudos de Marinha, em comunicação apresentada em 1976, “Sá da Bandeira, na pasta da Marinha”, *Memórias*, Volume VI, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1977, pp. 243-295.

³⁵ *Annaes Maritimos e Coloniaes*, nº 1, Novembro de 1840, Lisboa, Imprensa Nacional, 1840, pp. 52-55.

e quatro oficiais da Marinha³⁶ que, em Dezembro de 1839, fundaram a Associação Marítima e Colonial³⁷, dedicada ao estudo e promoção das marinhas militar e mercante. Anos mais tarde, em 1852, viu ser-lhe atribuída a qualidade de sócio honorário do Instituto de Coimbra³⁸ e, em 1875, fez ainda parte do grupo de 74 personalidades que em 10 de Novembro desse ano, enviaram um requerimento ao rei D. Luís, propondo a fundação da “Sociedade de Geografia de Lisboa”.

A morte colheu-o em 6 de Janeiro de 1876. No epitáfio que mandou gravar na sua placa tumular, tinha mandado escrever “*Servindo o seu país, serviu as suas convicções; morreu satisfeito; a Pátria nada lhe deve*”.

Bernardo de Sá Nogueira não foi tido como um comandante militar de grande capacidade, ainda que tivesse sempre demonstrado a sua bravura no campo de batalha³⁹. No entanto, pode ser considerado, de entre o grupo de militares-políticos que intervieram de forma relevante na vida portuguesa dos segundo e terceiro quartéis do séc. XIX⁴⁰, o que demonstrou maior habilidade política, fazendo uso das suas qualidades pessoais e dos alargados e profundos estudos que empreendeu no início da sua vida adulta.

A sua acção militar e política foi subordinada ao princípio da liberdade, uma liberdade concreta, materializada num direito de voto alargado e livremente exercido, na sua fidelidade ao trono, nem sempre traduzida na obediência absoluta, que não era essa a sua forma de servir a Coroa e a Nação.

A Marinha pode sempre recordá-lo no lugar de memória que é a estátua que, paga por subscrição pública, foi inaugurada em 1884 na praça de D. Luís I.

³⁶ José Silvestre Ribeiro, *Historia dos Estabelecimentos Científicos Litterarios e Artísticos de Portugal nos successivos reinados da Monarquia*, Tomo VI, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1876, pp. 233.

³⁷ Tinha como fins “indagar as causas que tinham influído, ou podiam influir na declinação da marinha; tanto militar como mercante; indicar os meios da sua restauração; e ministrar ao publico todos os conhecimentos, todas as reflexões e todos os arbitrios que pudessem ser adequados a tão importante fim; concorrendo ao mesmo tempo para estreitar cada vez mais as relações commerciaes dos estabelecimentos ultramarinos com a mãe-patria, e d’esta com os differentes pontos e nações do globo que se empregam nas operações do commercio”. Ver *Annaes Maritimos e Coloniaes*, nº 1, Novembro de 1840, Lisboa, Imprensa Nacional, 1840, pp. 9-10. Estes *Annaes* foram o órgão de imprensa da Associação, tendo sido publicados sem periodicidade fixa entre Novembro de 1840 e Abril de 1846 (1ª à 6ª séries).

³⁸ Que deve ter acontecido logo na fundação do Instituto, cujos estatutos fundadores foram aprovados em Janeiro de 1852.

³⁹ Maria de Fátima Bonifácio, *ob. cit.*, p. 172, col. 2.

⁴⁰ Com Saldanha e Terceira.

Fontes e bibliografia

ACADEMIA PORTUGUESA DA HISTÓRIA, *Marquês de Sá da Bandeira. 1º Centenário da sua morte*, Lisboa, 1981.

ALEXANDRE, Valentim, *A questão colonial no Portugal oitocentista*, Valentim Alexandre e Jill Dias (Coordenação), *O Império Africano (1825-1890), Nova História da Expansão Portuguesa*. Direcção de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, Volume X, Lisboa, Editorial Estampa, 1998.

Annaes Maritimos e Coloniaes, nº 1, Novembro de 1840, Lisboa, Imprensa Nacional, 1840.

BONIFÁCIO, Maria de Fátima, “Bernardo de Sá Nogueira de Figueiredo (1857-1876)”, *Dicionário Biográfico Parlamentar (1834-1910)*, Volume II, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2004.

CASTRO, André Meireles de Távora Canto e, *O Marquez de Sá da Bandeira. Biographia fiel e minuciosa do illustre finado sobre documentos officiaes e parlamentares com o auxilio de valiosos apontamentos prestados por elle mesmo em 1873 e de outras informações fidedignas*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1876.

Chronica Constitucional do Porto, 13 de Março de 1833.

ESPARTEIRO, António Marques, *Catálogo dos Navios Brigantinos (1640-1910)*, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1976.

MONTEIRO, Henrique Pires, *Sá da Bandeira. Glorioso Chefe militar e Esforçado Colonialista*, Lisboa, Edições Cosmos, s.d. [1940].

MARQUES, A. H. de Oliveira Marques, *História da Maçonaria em Portugal. Política e Maçonaria 1820-1869 (2ª parte)*, Lisboa, Editorial Presença, 1997.

MARQUES, A. H. de Oliveira Marques, *Dicionário da Maçonaria Portuguesa*, Volume I, Lisboa, Editorial Delta, 1986.

NAPIER, Charles, *An Account of the War in Portugal between Don Pedro and Don Miguel*, Volume 1, 2 Volumes, Londres, T. & W. Boone, 1836.

OLIVEIRA MARTINS, *Portugal Contemporâneo*, Vol. II, Porto, Lello e Irmão, 1981.

PAIXÃO, Braga, “Sá da Bandeira, na pasta da Marinha”, *Memórias*, Volume VI, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1977.

PEREIRA, José Rodrigues, *Batalha Naval do Cabo de São Vicente – 1833. A Marinha Portuguesa nas Guerras Liberais*, Lisboa, Tribuna da História, 2011.

PEQUITO, Rodrigo Affonso, *A Sociedade de Geographia de Lisboa e o Marquez de Sá da Bandeira*, Lisboa, Typographia do Jornal O Progresso, 1877.

RIBEIRO, José Silvestre, *Historia dos Estabelecimentos Scientificos Litterarios e Artísticos de Portugal nos successivos reinados da Monarquia*, 19 volumes, Tomo VI, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1876.

SANTA RITA, José Gonçalo, *Sá da Bandeira e a Política Ultramarina*, Estudos Ultramarinos – Revista do Instituto Superior de Estudos Ultramarinos, Volume V, 1955.

Sá da Bandeira e o Liberalismo em Portugal (1795-1910), Actas do Colóquio, Santarém, Câmara Municipal de Santarém, 1996.

SÁ DA BANDEIRA, *Diário da Guerra Civil (1826-1832)*. Recolha, Posfácio e Notas de José Tengarrinha, 2 volumes, Lisboa, Seara Nova, 1976.

SANTOS, Manuel Pinto dos, *Monarquia Constitucional. Organização e Relações do Poder Governamental com a Câmara dos Deputados (1834-1910)*, Lisboa, Assembleia da República, 1986.

SORIANO, Simão José da Luz, *História do Cerco do Porto*, 2 volumes, Lisboa, Imprensa Nacional, 1846.

SORIANO, Simão José da Luz, *Vida do Marquez de Sá da Bandeira e Reminiscencia de alguns dos sucessos mais notáveis que durante ella tiveram logar em Portugal*, 2 volumes, Lisboa, Typographia da Viuva Sousa Neves, 1887-1888.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo, *História de Portugal*, 16 volumes, Volume VIII – Do Mindelo à Regeneração (1832-1851), Lisboa, Editorial Verbo, 2003 [Reimpressão].

ZUQUETE, Afonso Eduardo Martins (Direcção, coordenação e compilação), *Nobreza de Portugal*, 3 volumes, Volume 2, Lisboa, Editorial Enciclopédia, 1960.

OS MISSIONÁRIOS DO EXTREMO ORIENTE, LUSÍADAS QUE CAMÕES NÃO CANTOU

Comunicação apresentada pelo académico
Eduardo de Arantes e Oliveira, em 31 de Março

O reinado de D. Manuel, o Venturoso, no início do qual Gama chegou à Índia, foi o dos grandes feitos militares na Ásia. Durante o século que se seguiu à decisiva vitória de D. Francisco de Almeida sobre os otomanos e egípcios na Batalha naval de Diu (1509), somente os portugueses e quem estes autorizassem passaram a navegar livremente no Índico. Isto sobretudo depois de Albuquerque ter conquistado Goa, fundando o “Estado da Índia” e bloqueado, com as suas conquistas de Ormuz e Malaca, os acessos a um *mare nostrum* muito mais amplo que o da Antiguidade.



Vasco da Gama

A conquista de Malaca em 1511 permitiu chegar nesse mesmo ano ao Sião, em 1513 ao litoral chinês, em 1515 a Timor, e em 1517 a Cantão. Ainda em 1517, o Governador-Geral da Índia, Lopo Soares de Albergaria, enviou uma primeira embaixada à China chefiada por Tomé Pires (nascido por volta de 1468), boticário real e autor da

Suma Oriental, obra que, durante cerca de um século, foi a mais lida na Europa sobre a geografia económica da Região.



D. Francisco de Almeida, Afonso de Albuquerque e Lopo Soares de Albergaria

Apesar da experiência de um tal chefe, a visita começou mal: chegado a Cantão, o embaixador teve a infeliz ideia de salvar a terra com a sua artilharia. Não entendendo o significado desse tipo de saudação, os chineses inquietaram-se, interpretando-a talvez como uma ameaça. Durante longos meses, Tomé Pires viu-se obrigado a esperar em Cantão a indispensável autorização para se dirigir a Beijing prosternar-se perante o Imperador Zhengde. Quando, em 1519, uma segunda frota portuguesa aportou a Cantão, já Tomé Pires seguira para a capital do Império, onde um enviado especial do antigo rei de Malaca invocava a simbólica suserania dos Ming sobre esse reino para criar mau ambiente aos que, segundo ele, o tinham “roubado” ao seu antigo senhor. Zhengde morreu de pneumonia em 1521 e, imediatamente a seguir, a embaixada recebeu ordem de voltar a Cantão onde, segundo parece, os seus membros foram massacrados. Subsistem dúvidas sobre o que aconteceu ao embaixador.

*

Comparem-se as datas da expansão portuguesa com as da castelhana: a viagem de Fernão de Magalhães sob a égide de Carlos V e a consequente descoberta das Filipinas realizou-se em 1519 (já Portugal dominava os mares até aos confins do seu Hemisfério), a conquista do México por Cortés em 1521, a do Peru por Pizarro em 1533. As grandes datas da expansão espanhola ocorreram pois no período que mediou entre a chegada dos portugueses respectivamente à China e ao Japão.

Numa obra intitulada *A águia e o dragão. Desmesura europeia e mundialização no século XVI*, o historiador francês Serge Gruzinski¹ lembra a infeliz aventura de Tomé Pires. Alvitra porém que a expedição talvez fosse mais que uma embaixada: “*parece tê-la inspirado um projecto manuelino de fixação e até mesmo de domínio, que deveria assegurar a Portugal o monopólio de um comércio extremamente proveitoso e constituir uma etapa importante na instauração de um império universal, um verdadeiro plano de conquista apoiado na avançada tecnologia lusitana, concretizada no domínio dos mares e numa poderosa artilharia² capaz de provocar, pelo terror, a revolta dos camponeses oprimidos pelos mandarins*”.

Mas o autor vai mais além: observa que as sucessivas etapas do empreendimento que Cortés lançou a partir de Cuba apresentam semelhanças com o dos Portugueses a partir de Malaca. Questionando-se sobre essas semelhanças, Gruzinski procura entender por que razões as duas expedições conduziram a resultados tão diferentes: no Ocidente, à conquista pelos europeus de todo um continente, no Oriente, a um maior isolamento do Zhong Guo, o Império do Meio. Analisando os dois empreendimentos, conclui que, enquanto a embaixada de Tomé Pires foi promovida por decisão régia e apoiada nas abundantes informações coligidas pelos navegadores e mercadores portugueses instalados em Malaca desde 1511 e frequentadores das costas chinesas a partir de 1513, a expedição de Cortés não passou de uma iniciativa pessoal, um pronunciamento que o levou a romper a ligação com as autoridades de Cuba, uma “fuga para diante” que o fazia conhecer os territórios invadidos à medida que neles ia penetrando. Paradoxalmente, o empreendimento português, de longe o melhor preparado, foi o que não obteve êxito.

Há que concordar com a explicação oferecida por Gruzinski de que a diferença de resultados se deve sobretudo à natureza completamente diferente dos dois mundos abordados. Os portugueses confrontaram-se com uma sociedade mercantil eficientemente burocratizada, servindo-se largamente da escrita e da imprensa “xilo” ou “tipográfica”, rodeada de mares abertos, e em contacto, havia muitos séculos, com hindus e muçulmanos. Cortés deparou-se com o “Império do México” (assim lhe chama pomposamente ao anunciar a Carlos V a sua conquista), rodeado de mares praticamente vazios, ignorante da escrita, e constituído por cidades-estados que, ora se aliavam, ora se combatiam.

Aos olhos dos Chineses, os Portugueses começaram por parecer bárbaros perigosos, semelhantes a outros que desde sempre ameaçaram as fronteiras do Norte, e por isso os denominaram “bárbaros do Sul”. Impunha-se impedir-lhes a entrada num Império que, embora vigiando cuidadosamente os seus limites, não era impermeável ao mundo exterior.

¹ Gruzinski, Serge - *L'Aigle et le Dragon. Démesure Européenne et Mondialisation au XVIème Siècle*, Fayard, 2012.

² As armas de fogo chinesas eram surpreendentemente atrasadas para uma civilização a que se atribui a invenção da pólvora. Pelo contrário, a artilharia portuguesa era, naquela época, a mais poderosa do Mundo. Os chineses chamaram-lhes *fó-lang-qi*, ou máquinas dos *fó-lang*, nome que os chineses deram aos portugueses e que provinha de *farangi*, palavra turca que designava os “francos”, ou seja, os povos cristãos do Ocidente.

Voltando a citar Gruzinski, “*só hoje, tomando em linha de conta os pontos de vista de outros grupos humanos, como os eunucos, as mulheres, as minorias étnicas e religiosas, budistas ou muçulmanas, que dentro da China propunham visões do mundo diferentes da dos mandarins*”, começamos a fazer ideia da prodigiosa diversidade desse império e a pôr de lado a falsa imagem que à classe letrada convinha transmitir. No que se refere aos primeiros contactos com os portugueses, tudo se passou pois como se a China, tendo tido conhecimento do que antes se passara no Atlântico e no Índico, pressentisse desígnios de conquista e controlo económico que levariam os portugueses a estabelecer, ao longo do seu litoral, entrepostos comerciais protegidos por inexpugnáveis praças-fortes”.

*

O poder lusitano apoiava-se no domínio dos portos mais importantes e num rosário de bases implantadas nas costas em locais judiciosamente seleccionados. O sistema não constituía uma novidade absoluta: a rede comercial portuguesa no Índico inspirava-se nas dos árabes e chineses, que, havia séculos, informavam o Império sobre a Região.

Só no tempo de Yongle, a China organizou expedições com a intenção de promover a exploração da sua própria rede como política de Estado. Na organização e liderança dessas expedições, que se realizaram entre 1405 e 1433, desempenhou papel essencial o Almirante Zheng He, eunuco, nascido em 1371. É possível que a sua escolha por Yongle se devesse, não só aos méritos pessoais, mas ao facto de ser muçulmano, circunstância que permitia esperar um relacionamento mais fácil com os reinos da orla do Índico, muitos dos quais sob influência islâmica.



Imperador Yongle



Almirante Zheng He

³ Leia-se a página 45 da obra já citada de Gruzinski.

Os Ming, que governaram entre 1368 e 1644, período que corresponde sensivelmente ao das segunda e terceira dinastias portuguesas, começaram por fixar a sua capital em Nanjing (Nanquim) que talvez fosse, então, a maior cidade do Mundo.

O reinado de Yongle, o 3º Ming, que ocupou o trono entre 1402 e 1424, caracterizou-se pelo lançamento de grandes projectos, o primeiro e mais original dos quais foi justamente o da exploração marítima do Índico. Para a construção das frotas de Zheng He foram abatidas milhões de árvores das montanhas á volta de Nanjing. Baseadas junto da foz do Yangtze, essas frotas compreendiam milhares de juncos, 250 dos quais, os chamados “navios do tesouro”, tinham características impressionantes. Cada um dispunha de carregamentos de arroz e outros alimentos para um ano, bem como de grandes tanques de água doce. Concebidos como armazéns flutuantes, que permitiam transportar e trocar os produtos da China (como as sedas, porcelanas e chá) pelos do Índico, os enormes juncos deviam transmitir às terras longínquas do Sul da Ásia e da África Oriental a ideia da imensa majestade do Zhong Guo. Cada um tinha quatro andares, mais de 500 toneladas de peso, 9 mastros, e guarnições de centenas de homens, entre os quais administradores, letrados, intérpretes, médicos, monges, astrólogos, comerciantes, técnicos, e artesãos de todos os tipos. Considere-se que, em várias das 7 expedições de Zheng He (todas elas admiravelmente organizadas dos pontos de vista técnico e logístico), participaram entre 40 e 100 desses juncos e que, nalgumas delas, o Almirante chegou a comandar mais de 30 mil homens.

Nas suas primeiras viagens, Zheng He passou o Estreito de Malaca e chegou a Ceilão e às costas indianas de Malabar e Coromandel, atingindo Cochim e Calicut (na Costa de Malabar), a cidade a que, décadas mais tarde, aportaria a pequena frota de Vasco da Gama que, assim fazendo, transformou o Mundo. Os chineses consideravam Calicut o mais importante empório “do Ocidente” (Vasco da Gama diria “do Oriente”...). As viagens seguintes levaram-nos à Indonésia e, para além da Índia, à Arábia (Ormuz e Aden) e à África, nomeadamente a Melinde, de que os chineses esperavam que viesse a desempenhar papel comparável ao de Calicut. É possível, mas não certo, que tivessem chegado a Moçambique e tocado em Madagáscar⁴.

Zheng He morreu em Calicut em Março de 1433, quando a sua última grande frota aí se concentrava para regressar à China. Foi pois de Calicut que os seus restos mortais foram levados para Nanjing, onde ficou sepultado. Mas Nanjing já não era a capital da China. Entre 1406 e 1421, Yongle fizera construir em Beijing (Pequim), que fora capital da dinastia mongol dos Yuan, antecessores dos Ming, instalações adequadas

⁴ Há cerca de 10 anos, divulgou-se o mito de que Zheng He teria dobrado o Cabo da Boa Esperança e explorado o Oceano Atlântico, chegando nomeadamente à América. Mas como seria isso possível, se o regime dos ventos e correntes no Atlântico, desconhecido dos Chineses, é muito mais complexo que o do Índico? Só uma potência baseada no Oceano Atlântico poderia promover o seu estudo. Lembramos que os portugueses consagraram quase 80 anos a investigar metodicamente o Atlântico antes de conseguirem dobrar o Cabo da Boa Esperança.

a uma nova e magnífica sede do Império, hoje conhecida por “Cidade Proibida”. Para lá transferiu a sua corte em 1421.

Uma tal transferência, a mobilização de meios a que Yongle teve que recorrer para se opor aos mongóis que de novo ameaçavam a China, incluindo as 5 expedições militares que enviou para além da “Grande Muralha”, a reabilitação desta última (em que a China continuava ingenuamente a confiar como meio eficaz de defesa), tornaram impossível continuar as expedições navais. Estas foram pois consideradas megalómanas pelos sucessores de Yongle, que deixaram a apodrecer, em Nanjing, a grande frota de madeira. A partir de 1436, foi proibida a construção de novos navios de alto bordo, a memória do projecto foi deliberadamente apagada, e o isolacionismo tornou-se característico da política externa do Império. Contrastando com Vasco da Gama, Zheng He, que dispunha de meios navais muitíssimo superiores, não deixou mais que uma recordação de gigantismo.

Como a comunicação entre o Sul e o Norte da China passou a fazer-se pelo “Grande Canal”, cuja reabilitação foi para os Ming um outro grande projecto, a defesa do litoral chinês foi sendo negligenciada. Daí que, poucas décadas mais tarde, para se defenderem dos piratas, as autoridades chinesas recorressem aos portugueses, dotados de meios muito menos espectaculares que os de Zheng He mas mais apropriados para o efeito. O recurso aos portugueses traduz uma debilidade tanto mais surpreendente quanto, como vimos, a China já dispusera de impressionantes meios navais que lhe tinham permitido lançar-se em viagens, não tanto de descoberta⁵, mas de exploração, expansão comercial e afirmação de suserania no Índico⁶.

E os portugueses foram de tal modo eficazes no policiamento dos mares da China que a própria “nau do trato” (a que os ingleses chamariam *the great ship from Amacom*⁷), navegando anualmente, pejada de riquezas, entre Macau e Nagasaki, percorria sem escolta uma rota outrora ameaçada por piratas. Daí que, em 1557, durante o reinado de D. João III, o Imperador Jiajing autorizasse os portugueses a fixarem-se em Amacom, ou seja, Macau. A autorização foi dada a título de recompensa pela intervenção lusa na luta contra a pirataria.

*

A estratégia de D. João III, que reinou entre 1521 e 1567, e em cujo reinado os portugueses, em 1543⁸, chegaram ao Japão, foi totalmente diferente da de D. Manuel.

A recente e notabilíssima *História da Expansão e do Império Português*, publicada sob a coordenação do historiador João Paulo de Oliveira Costa⁹, director do “Centro

⁵ Essa correspondia a uma fase anterior em que os navegadores chineses tinham actuado por conta própria em escala relativamente reduzida.

⁶ As vantagens comerciais para os Estados que aceitassem a suserania da China constituíam uma verdadeira compra de vassalagem que tornava dispensável a conquista.

⁷ *The great ship from Amacom* de C. R. Boxer, “Centro de Estudos Históricos Ultramarinos”, Lisboa, 1959.

⁸ Data surpreendentemente tardia, se se considerar que Malaca foi conquistada em 1511.

⁹ *História da Expansão do Império Português*, por J. P. Oliveira e Costa (coord.), J. Damião Rodrigues e Pedro Aires Oliveira, A Esfera dos Livros, 2014.

de História d'Aquém e d'Além-mar – CHAM”, observa que, “na 2^a metade do século XVI, a ideia mais comum acerca do Império lusitano era a de que este vivia numa crise profunda que o conduziria inevitavelmente ao desastre¹⁰. As próprias fontes históricas deixaram-nos abundantes provas de que estes sentimentos foram experimentados por muitos dos homens, inclusivamente cronistas, que viveram os acontecimentos desses anos. No entanto, os factos objectivos ... desmentem tal opinião”. “O percalço mais grave para o Estado da Índia foi talvez a destruição, em 1565, pelos muçulmanos, de um poderoso aliado continental no Indostão, o grande Reino de Vijayanagara (“Bisnaga”, para os portugueses) que, como intermediários (não como produtores), abastecíamos, nomeadamente, de cavalos. Mas o Estado da Índia teve vitalidade suficiente para compensar a perda desse negócio com a obtenção de outros”. “O sentimento de decadência que se foi entranhando não correspondia pois à realidade”. “No final do século XVI, o dispositivo militar do Estado da Índia (que, apesar da sua dependência do monarca português, actuava como uma das potências da Região) estava perfeitamente adaptado ao mundo asiático e assegurava o controlo dos negócios e a segurança militar dos entrepostos sujeitos à Coroa de Portugal”. “E entre os muitos avanços registados, os portugueses fundaram nessa época, em 3 continentes, 6 importantes cidades: S. Salvador da Baía, São Paulo, Rio de Janeiro, Luanda, Macau e Nagasaki”.

Macau faz hoje parte do Património Mundial da UNESCO. A justificação para a sua inserção nesse Património baseou-se nas 4 seguintes considerações:

- A da localização estratégica no território chinês, bem como as relações especiais aí estabelecidas ao longo de séculos entre as autoridades chinesas e portuguesas, que favoreceram um importante intercâmbio de valores humanos nos domínios da cultura, ciências, tecnologia, arte e arquitectura;
- A de representar um testemunho único do primeiro e mais duradouro encontro entre o Ocidente e a China, sendo do século XVI ao século XX, um ponto focal para os comerciantes e missionários e para os diferentes domínios do saber. O impacto que deste encontro resultou pode ser seguido no núcleo histórico de Macau através da fusão das diferentes culturas que aí deixaram vestígios;
- A de constituir um excelente exemplo de um conjunto arquitectónico que ilustra a evolução do encontro entre as civilizações ocidental e chinesa durante quatro séculos e meio, representadas no roteiro histórico que integra uma série de espaços urbanos e conjuntos arquitectónicos que vão desde o antigo porto chinês à cidade sino-portuguesa;
- A de estar associado com a troca de influências variadas, de ordem cultural, espiritual, científica e técnica, entre as civilizações do Ocidente e da China, que conduziram, directamente, à introdução de mudanças cruciais que puseram um termo aos sistemas feudal e imperial na China, nesta estabelecendo uma república moderna.

¹⁰ Assim foi interpretada a derrota de Alcácer Quibir, embora as consequências desta fossem, sobretudo, políticas. A lamentável expedição parece não ter chegado a afectar, nomeadamente, a “Carreira da Índia”.

Quanto a Nagasaki, escreveu Oliveira Costa: “nunca foi uma cidade portuguesa, nunca lá esteve nenhum soldado português nem nenhuma autoridade colonial, mas foi durante décadas a escápula mais oriental da rede de negócios tutelada pelo Império português, cabendo ao capitão da ‘nau de trato’ zelar pelos interesses portugueses enquanto lá permanecesse. O binómio mercador/missionário foi pois decisivo para o êxito deste processo”. Acrescenta: “O crescimento do Império lusitano estruturava-se pela difusão de instituições de governo local, e cada posição importante do mesmo tinha uma câmara municipal e uma Misericórdia que, apropriadas pelas elites locais, desempenharam um papel relevante na sua sustentabilidade. A rede das Misericórdias estendia-se até ao Japão. Em Nagasaki, a irmandade também serviu para a consolidação dos principais cidadãos, embora neste caso, todos fossem japoneses”.

É importante notar as profundas diferenças entre os Impérios Português e Neerlandês na Ásia. No Império Português, o comércio africano e asiático era um monopólio real gerido pela Casa da Índia instalada na sede da própria Monarquia (o Palácio da Ribeira, em Lisboa), a Carreira da Índia o sistema de frotas responsável pelas navegações entre Portugal e a Ásia pela Rota do Cabo, e o Estado da Índia, o primeiro estado europeu estabelecido na Ásia desde a fundação, pelos Cruzados, do extinto “Reino de Jerusalém”. O Império Neerlandês do Oriente era gerido pela *Vereeningde Ost-Indische Compagnie* – VOC, “Companhia Unida das Índias Orientais”, uma companhia majestática, a mais rica do Mundo, cujos objectivos eram essencialmente de ordem económica. Quando do seu apogeu, era servida por 150 navios mercantes, 40 navios de guerra, 50 mil funcionários e um exército privado de 10 mil soldados.



Lisboa, Palácio da Ribeira, 1754



Estaleiro da VOC (*Vereeniade Oost-Indische Compagnie*) em Amsterdam

Além de procurar salvaguardar e expandir o Império cujos destinos lhes estavam confiados, D. João III tomou sobre si a exaltante missão de promover a conversão à fé cristã da Ásia Oriental¹¹. Uma das políticas mais positivas do Rei foi pois a de cumprir zelosamente as obrigações associadas ao Padroado que, pelo Tratado de Tordesilhas (1493), fora implicitamente confiado a Portugal. Entendeu, melhor que qualquer dos seus antecessores que a fundação e expansão do Império lusitano, inspirada, como a do próprio Reino, pelo espírito das Cruzadas, devia passar a basear-se, não tanto na capacidade militar, audácia e agressividade dos guerreiros, mas na coragem, cultura, ciência e caridade dos missionários¹².

A nova política portuguesa escandalizou os castelhanos das Filipinas que tinham objectivos bem diferentes. Assim, em 1583, religiosos como o Bispo Domingo de Salazar¹³ e o jesuíta Alonso Sánchez, ambos fixados em Manila e empenhados em convencer Filipe II a conquistar a China, consideravam os portugueses responsáveis pelo despertar do “*gigante chinês*”. Segundo eles, “*os portugueses tinham feito mais mal à Cristandade que qualquer outro povo, já que tinham ensinado aos gentios o manejo das armas e as artes da guerra, introduzindo na região armas de fogo mais potentes que as que antes lá existiam; os próprios portugueses confessavam que, enquanto no princípio lhes bastava um só navio para*

¹¹ O que nunca poderia ter sido um objectivo da VOC, ou da WIC, sua homóloga para as Índias Ocidentais.

¹² A acção de D. João III não se limitou à promoção do diálogo euro-asiático. Ao trocar o domínio de algumas das praças-fortes marroquinas por uma vigorosa acção de colonização e evangelização (também, em grande parte, confiada aos jesuítas) do Brasil, tornou-se o grande reformador do Império lusitano, tornando possível o milagre de preparar a Colónia para, após os 60 anos do domínio filipino, se libertar, pelos seus próprios meios, da ocupação holandesa que a WIC promovera.

¹³ Carta de Domingo de Salazar a Filipe II mencionada em nota de pé de página por Serge Gruzinski, na p.383 da sua obra atrás citada.

derrotar 60 ou 70 dos pagãos, agora, até mesmo em combates singulares, os seus inimigos se defendiam tão bem que frequentemente tomavam a iniciativa de os atacar, e os venciam". A exortação era óbvia: "*passemos ao ataque enquanto for tempo, ou seja, enquanto a China permanecer adormecida*".

A História não deu razão a tal receio: o colapso dos impérios ibéricos na Ásia deveu-se a outras razões. E os missionários do Padroado português puderam escrever, no Índico, no Japão e na China, algumas das páginas mais gloriosas da História da Humanidade. Embora boa parte deles fossem portugueses, muitos não o eram. Todos actuavam porém no âmbito do Padroado e deixaram no Extremo-Oriente uma recordação que perdurou até aos nossos dias. Nem sempre podiam contar com a protecção e a capacidade de organização da Coroa portuguesa que, especialmente no Japão e na China, se limitava a intervir por via de uma eficiente diplomacia (as embaixadas especiais foram uma das formas que esta tomou) e do controlo das rotas marítimas.

Consciente da necessidade de otimizar o uso dos seus limitados recursos na consecução de tão ambiciosa tarefa, Portugal desempenhou-se admiravelmente das suas obrigações. Ao estabelecimento de praças-fortes e de entrepostos comerciais, seguia-se a instituição de missões e dioceses. Logo após os conquistadores e os mercadores, chegavam pois, impreterivelmente, os missionários.

Já que, desde 1509, somente os portugueses, e quem estes autorizassem, podiam navegar livremente no Índico, foi possível garantir que só aos missionários autorizados pela Coroa portuguesa fosse permitido viajar para o Oriente. E, mesmo depois de o monopólio comercial português ter passado a ser disputado por Estados não-católicos, como a Holanda e a Inglaterra, Portugal continuou a reclamar os seus direitos de padroado. Quanto mais o poder militar português declinava na Ásia, mais a Coroa lusitana, ciosa dos seus direitos históricos, teimosamente se confrontava com monarcas europeus tão poderosos como Luís XIV.

Em virtude do Tratado de Tordesilhas, os missionários espanhóis, com raríssimas excepções, das quais a mais notável foi a de S. Francisco Xavier (oriundo de Navarra), foram rigidamente excluídos, mesmo entre 1580 e 1640, período em que as 2 coroas ibéricas estiveram unidas e os reis de Espanha o eram também de Portugal. Os missionários franceses tornaram-se malquistos desde que o Rei Cristianíssimo recusou reconhecer o que entendíamos serem os nossos direitos. Assim, só missionários oriundos dos Estados pontifícios e dos estados italianos destes dependentes, bem como da Bélgica, Suíça, Renânia, Baviera, Boémia e Áustria, eram normalmente aceites pela Coroa nas áreas que lhe estavam confiadas.

Independentemente da sua origem, os missionários que seguiam "*para os reinos lá da Aurora*" tinham de aceitar ser enquadrados pelo Padroado e deixar a Europa por Lisboa, munidos de passaporte português. Em Portugal, recebiam um suplemento de formação que incluía a aprendizagem da língua portuguesa, da que se serviam¹⁴ para escrever grande parte das suas cartas e relatórios.

¹⁴ Embora, em casos como o da Companhia de Jesus, as línguas oficiais fossem o latim e o castelhano.

Um dos problemas que se pôs ao Rei de Portugal foi o de escolher o perfil dos missionários mais adequados ao Padroado.

Com genial intuição, D. João III apercebeu-se de que a Sociedade (ou Companhia) de Jesus que o basco Inácio de Loyola fundou em 1540 seria o instrumento ideal para a sua política. Logo em 1542, ofereceu aos jesuítas uma casa em Lisboa que, como consta de uma lápide nela afixada, foi “*a primeira que os jesuítas possuíram no Mundo*”. Foi essa uma das primeiras provas da sua admiração pela Companhia, mas muitas outras se sucederam. Nunca esquecendo o que lhe ficou devendo, a Ordem considerou os desígnios evangelizadores da Coroa portuguesa dignos de serem zelosamente servidos e nunca pôs em dúvida que países como o Japão e a China, localizados no Hemisfério lusitano mas que estavam muito longe de ser domínios da Coroa portuguesa, fossem, para efeitos da missão¹⁵, enquadrados no Padroado português.

Entendeu D. João III ser essencial investir em infra-estruturas culturais e científicas susceptíveis de promover o diálogo entre a Europa e as grandes civilizações da Ásia Oriental. Entendeu o monarca que um tal diálogo, ao mesmo tempo religioso, cultural e científico, seria o resultado mais nobre a esperar da gesta da gente portuguesa iniciada em 1415 com a tomada de Ceuta, primeiro passo para a sua expansão para fora da Europa. Começou por conceder bolsas para estudos no estrangeiro. Seguiu-se em 1537 a reforma da Universidade de Coimbra e a criação do Colégio das Artes, também em Coimbra, que em 1555 foi confiado aos jesuítas. Em Lisboa, a Companhia fundou o ainda mais importante Colégio de Santo Antão¹⁶ que, instalado em 1553 no edifício que é hoje o do Hospital de S. José, foi por ela dirigido até 1759, ano em que os jesuítas foram expulsos de Portugal¹⁷. Mas durante mais de dois séculos, o Colégio de Santo Antão foi a mais importante instituição científica e tecnológica do País.

*

A saga dos portugueses no Extremo Oriente teve início no Japão.

A existência do Japão era conhecida dos europeus desde os tempos de Marco Polo. Mas, só em 1543, três portugueses¹⁸, viajando num navio chinês, desembarcaram na pequena Ilha de Tanegashima, a sul da de Kyushu. Aí, foram excepcionalmente bem recebidos por uma razão que integra o conjunto de ensinamentos ministrados a todos os jovens estudantes que passam pelas escolas japonesas: a de terem sido portugueses os introdutores das espingardas europeias no Japão. Refere-o, não só Fernão Mendes Pinto na sua *Peregrinação*, mas, sobretudo, uma fonte japonesa intitulada *Teppô-Ki* (“Crónica

¹⁵ Durante a dinastia filipina, os missionários no Japão provenientes das Filipinas só excepcionalmente eram jesuítas. Jesuítas espanhóis, como Francisco Xavier e Cosme de Torres, só puderam missionar no nosso Hemisfério integrados no Padroado Português.

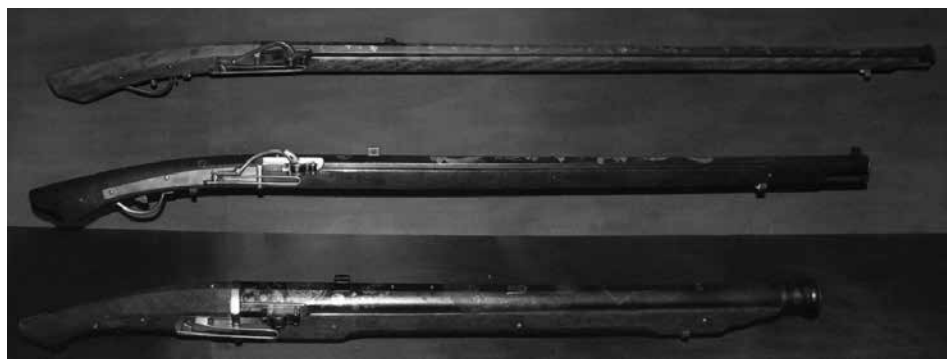
¹⁶ Leitão, Henrique - *A Ciência na Aula da Esfera no Colégio de Santo Antão, 1590-1759*, Comissariado Geral das comemorações do V Centenário de S. Francisco Xavier, Lisboa, 2007.

¹⁷ Estão por investigar todas as consequências que resultaram, para o nosso país do *brain drain* de minorias como as dos judeus e dos jesuítas, a que se seguiu, a extinção das restantes Ordens religiosas.

¹⁸ Crê-se que Fernão Mendes Pinto foi um deles.

das Espingardas”¹⁹. Esta crónica, que recolheu a tradição sobre a chegada dos primeiros europeus ao Japão entre 1596 e 1614, foi composta por um monge budista de Satsuma, a pedido de Hisatoki, filho de Tokitaka, 14º Governador de Tanegashima, que pretendia, assegurar uma honrosa posição para a sua família no processo da introdução das armas de fogo europeias em território japonês.

É justo lembrar que a pólvora, que já existia na China desde o início do século XI, foi uma invenção chinesa. Porém, só no século XIII foi utilizada com fins militares. Quanto à introdução da espingarda no Japão está envolta em incertezas, mas uma fonte histórica aponta o ano de 1510 como o do aparecimento de uma cópia de uma arma chinesa desse tipo em território japonês. Tal arma não teve porém qualquer impacto nos meios militares da época.



Espingardas Tanegashima

A mencionada *Crónica das Espingardas* tem o mérito de conter informações sobre a difusão das espingardas no Japão e de indicar que os japoneses de Tanegashima souberam entender as possibilidades das espingardas europeias quando as viram funcionar nas mãos dos portugueses que primeiro visitaram a ilha. Tokitaka negociou com eles a aquisição de duas, decidiu que um dos seus servidores aprendesse a fabricar pólvora e mandou que o seu espadeiro aprendesse com os portugueses a arte de as fabricar. Assimilada a técnica, seguiu-se a difusão no resto do país. Em 1563, o fabrico de armas em quantidade já se estendia às ilhas de Kyushu e Honshu. Segundo, Fernão Mendes Pinto, a difusão foi tão rápida que, quando em 1556 voltou ao Japão, existiam 30 mil espingardas só na Cidade de Fuchéu e estimava-se em 300 mil as que havia em todo o Império nipónico.

¹⁹ Veja-se a já mencionada obra *História da Expansão e do Império Português*. É significativa a impressão que a Crónica transmite dos portugueses e que se exprime nas seguintes palavras: “*Estes homens bárbaros são comerciantes. Compreendem até certo ponto a diferença entre superior e inferior, mas não sei se existe entre eles um qualquer protocolo. Revelam os seus sentimentos com franqueza. Não compreendem o sentido dos caracteres escritos. São pessoas que passam a vida a vaguear daqui para ali sem domicílio fixo e trocam coisas que possuem por coisas que não têm, mas, no fundo, é gente que não faz mal*”.

As armas vendidas pelos comerciantes portugueses em Tanegashima podem ter saído do Arsenal de Goa, a chamada “Casa das Dez Mil Espingardas”, e não ser cópias fiéis das espingardas europeias, mas da “espingarda de mecha” indo-portuguesa. Deve ter sido a partir desta que foi criada a espingarda nipónica, fiel ao modelo original no que se referia ao mecanismo e à estrutura básica, mas alterada para a adaptar ao clima (mais húmido que o europeu, pelo que havia que protegê-la da humidade impermeabilizando a mecha e o polvorinho), e assim tornada, não só mais eficaz, como apta para a produção em série. As espingardas começaram por ser fabricadas em Tanegashima, mas espalharam-se por todo o Japão, criando os senhores feudais “escolas de tiro” para instruir os vassallos na arte de as utilizar²⁰.

*

No ano seguinte ao da chegada a Tanegashima, os portugueses passaram a navegar para os portos de Satsuma e Bungo, na Ilha de Kyushu. Por outro lado, havia japoneses em Malaca em 1547 e, em 1548, em Goa. Mas os contactos entre portugueses e japoneses tinham começado antes de 1550: tinham aparecido japoneses em Malaca em 1547 e, em 1548, em Goa. Por outro lado, o estabelecimento dos portugueses em Macau levou a uma modificação qualitativa que ultrapassou tudo o que seria de esperar: a de os comerciantes portugueses se tornarem intermediários praticamente únicos entre a China e o Japão.



Rotas de comércio do Império Português (Séc. XVI)

A posição de intermediários foi facilitada por três factores: as devastações causadas pelos piratas japoneses na costa chinesa, que levaram os Ming a proibir todo e qualquer intercâmbio entre os seus súbditos e os japoneses, a descoberta e exploração de novas minas de prata no Japão, que permitiram aos portugueses actuarem como *brokers* nas trocas da prata japonesa pelo ouro chinês e, apesar de o Japão produzir seda, o facto de

²⁰ Veja-se na *Internet* o artigo de historiadora Carla Pereira sobre a *Espingarda (impacto no Japão)* e a Bibliografia que o acompanha.

os japoneses preferirem a seda chinesa à japonesa, por esta ser de qualidade inferior²¹. Ligando a oferta à procura, a intervenção dos portugueses revolucionou a economia da Região, com grandes benefícios para as três partes envolvidas.

No que se refere à conjuntura política, considere-se que, por essa altura, o Japão era um país em completa anarquia. O *Tenno*, ou seja, o Imperador²², que residia em Kyoto, era ainda reconhecido como um símbolo nacional mas não tinha poder sobre os grandes feudais que usavam o título de *daymios*²³. Em 1563, Omura Sumitada, *daymio* de Omura, foi o primeiro *daymio* que se converteu ao cristianismo. Talvez por essa razão, foi ao porto de Fukuda, em Omura, que em 1565 chegou o primeiro navio ido de Macau onde 8 anos antes os portugueses se tinham estabelecido. Outros *daymios* de Kyushu, a mais meridional das três grandes Ilhas do Arquipélago japonês, converteram-se, seguindo o exemplo de Sumitada. Em 1580, este chegou ao ponto de doar Nagasaki aos jesuítas.

A reunificação do Império japonês no século XVI deveu-se sobretudo à acção de três notáveis estadistas: Oda Nobunaga, Toyotomo Hideyoshi e Yeasu Tokugawa. Um após outro, tiraram partido das armas de fogo de origem europeia e usaram-nas contra os senhores feudais cujos interesses individuais fomentavam a desordem no país. Quando, em 1568, Oda Nobunaga (aliado a Yeasu Tokugawa), depois da decisiva Batalha de Nagashino, aniquilou o clã rival dos Takeda e conquistou Kyoto, tudo mudou: os dias do feudalismo estavam contados. Ora a Batalha de Nagashino foi vencida mercê das espingardas da infantaria de Oda que permitiram aniquilar a cavalaria de Takeda.

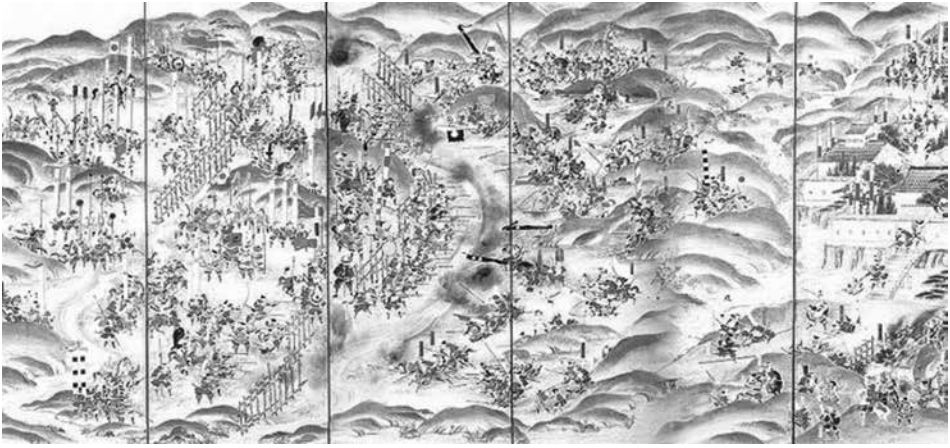


Oda Nobunaga

²¹ Trata-se de um aspecto aparentemente secundário cuja importância só pode ser avaliada por quem alguma vez experimentou o calor húmido dos verões na Ásia Oriental.

²² Na sua *Historia de Japam*, Luís Fróis dá quase sempre ao Imperador o título de *Dairi*.

²³ Ao traduzirem para inglês, alguns japoneses chamam-lhes *local kings*.



Batalha de Nagashino

A indústria de armas de fogo desenvolveu-se muito rapidamente e a sua produção tornou-se a primeira grande indústria japonesa. Foi um passo essencial para o desenvolvimento da região do Kansai, centrada em Osaka²⁴, uma das mais industrializadas do país²⁵. Crê-se que, em fins do século XVI, havia mais espingardas no Japão que em qualquer país da Europa. Foram em grande parte destruídas pelos *xoguns* da dinastia Tokugawa após o triunfo desta, de modo a que não pudessem ser usadas contra eles.

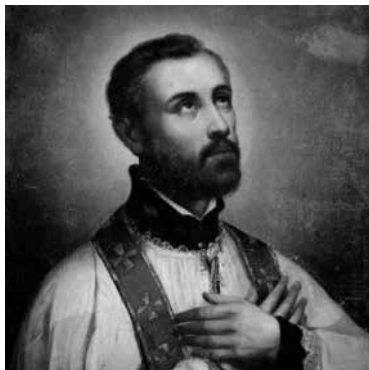
*

Foi em Malaca que o missionário jesuíta navarro Francisco Xavier²⁶ encontrou japoneses pela primeira vez. Estes, e especialmente um deles, Anjiro, que converteu e baptizou com o nome de Paulo de Santa Fé, tocaram-no tão profundamente que concebeu o projecto de converter o Japão ao cristianismo. E porque nenhum navio português ousou transportá-lo até às ilhas japonesas, fez a viagem no junco de um pirata chinês. Pôde assim chegar ao Japão, com alguns companheiros, entre os quais o jesuíta valenciano Cosme de Torres, a 15 de Agosto de 1549. E em Janeiro de 1551, ele e os seus foram os primeiros europeus que visitaram Kyoto. Fixaram-se, nesse mesmo ano, em Yamagushi, na Ilha de Kyushu.

²⁴ Perto de *Kyoto*.

²⁵ Durante uma visita que fizemos a Osaka, integrado na comitiva de Mário Soares, então Primeiro-Ministro, ouvimos afirmar, em discursos oficiais, que a tradição industrial do Kansai tinha origem nos portugueses.

²⁶ Francisco Xavier, mais tarde canonizado, ficou conhecido como o “Apóstolo do Oriente”.



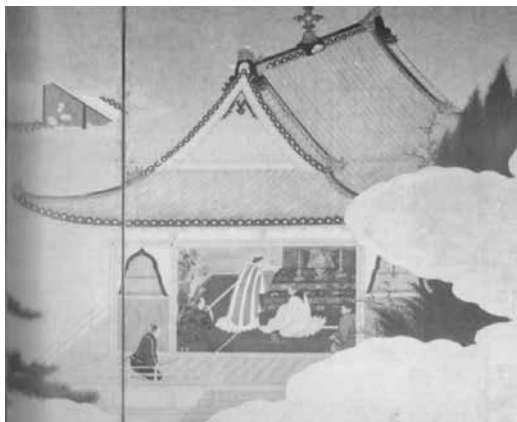
São Francisco Xavier

As dificuldades que sofreram foram maiores do que esperavam. Tendo porém notado que o Japão fora sempre receptivo às inovações culturais provenientes da China, Francisco Xavier concebeu a audaciosa estratégia de começar por converter o Império Chinês. Acreditava que, uma vez este cristianizado, o Japão logo o seguiria. Deixou pois o Japão em Novembro e voltou a Goa onde convenceu o vice-Rei da Índia a enviar uma primeira embaixada a Kyoto (1554). Tentou depois entrar na China, mas não obteve êxito: morreu em Sanchoão, uma pequena ilha perto de Macau, olhando o misterioso continente chinês “*como Moisés a Terra Prometida*”.

Os jesuítas que ficaram no Japão sob a autoridade de Cosme de Torres deixaram Yamagushi em 1556 e fixaram-se em Funai (a actual Oíta, também em Kyushu). Nesta cidade, um jovem abastado, chamado Luís de Almeida, natural de Aveiro (cidade hoje em dia geminada com Oíta), que viera ao Japão como cirurgião, ofereceu-se para servir a Companhia de Jesus. Tornar-se-ia famoso como fundador do primeiro hospital europeu no Japão, introdutor no país da medicina europeia e dos cuidados a ter com as crianças (*child care*). A cidade de Oíta, ergueu em sua honra dois monumentos públicos.

Entretanto, o processo de reunificação do Japão prosseguia a par da evangelização do país. Tendo conquistado Kyoto (antiga Miyako) em 1568, após a decisiva Batalha de Nagashino vencida por Oda Nobunaga com as novas armas dadas a conhecer pelos portugueses²⁷, Nobunaga concedeu, logo em 1569, uma primeira audiência aos jesuítas que profundamente o impressionaram. Não só os autorizou a estabelecerem-se na Capital, como, em 1571, autorizou que os comerciantes portugueses trouxessem os seus navios até Nagasaki, naquele tempo uma obscura aldeia piscatória. Mercê dos contactos com os portugueses, a aldeia desenvolveu-se rapidamente, tornando-se o porto de chegada e partida da já mencionada “nau do trato” que todos os anos vinha de Macau. A imagem desse navio permanece nos biombos Namban, preservados como objectos de arte.

²⁷ De facto, em Nagashino, o triunfo de Nobunaga deveu-se à sua infantaria de espingardeiros que dizimou a cavalaria dos Takeda.



Igreja (Nagasaki?), biombo Namban



Biombos Namban

A Nobunaga sucedeu Hideyoshi que começou por se mostrar amigo dos cristãos, recebendo em 1591, depois de alguma hesitação que Fróis refere no seu relato, a embaixada enviada pelo Vice-rei da Índia, Dom Duarte de Meneses. A partir dela, tornou-se moda na corte o uso de trajos e a adopção de costumes portugueses²⁸. Por outro lado, o ritual católico influenciou profundamente a cultura nipónica. Da celebração da missa, os japoneses retiraram, nomeadamente, gestos que permitiram reformar o tipicamente japonês “cerimonial do chá”. E a embaixada, chefiada pelo Visitador da Companhia Padre Alessandro Valigniano, constituiu um grande êxito também em termos diplomáticos. A situação geral dos cristãos melhorou e foi autorizada a impressão de um primeiro livro, por sinal em língua portuguesa.



Toyotomi Hideyoshi

Em 1587, Hideyoshi publicou um primeiro decreto antiportuguês que não teve consequências verdadeiramente importantes, a não ser a de que Nagasaki, que Omura doara aos jesuítas, passou a depender do poder central.

Em fins do século XVI, os cristãos japoneses eram já cerca de 300 mil, sobretudo oriundos de Kyushu, número impressionante, um dos maiores de sempre em termos de missão, mas muito pequeno para uma população de cerca de 20 milhões (talvez

²⁸ Leia-se em Fróis: “Depois da embaixada do Padre Visitador (Valigniano) ficaram nossas coisa em tanto conceito acerca dos japões, que quem não tem na corte alguma couza de vestido portuguez, não se tem por homem; e assim correm que hé couza estranha, e muitos senhores tem diversas esquipações de capas, mantilhas, camisas d’avanos, meas, calças, chapeos, gorras, etc. E quando se foi Taicosama (Hideyoshi) de Nangoya (Nagóia) para o Miaco (Kyoto), toda a cidade e corte de Nangoya o acompanhou vestidos ao nosso modo, e assim também entrou no Miaco. Os alfaiates de Nangasaqui não tem vagar, porque todos são occupados e vão para o Miaco. ... O nosso comer hé também deles muito dezejado, máxime iguarias de ovos e vaca, couza a que os japões até agora mostravam ter muito asco, e o mesmo Taicosama hé muito inclinado a ellas. E tem tanto nome as couzas dos portuguezes entre eles que hé espanto. Quererá Nosso Senhor que por aqui se hirão também afeiçoando a sua santa ley”.

maior que a de qualquer país europeu na época, a não ser a França), mas revelador do êxito obtido pelos jesuítas.



Alessandro Valignano

Dois missionários portugueses desse período merecem ser destacados como escritores. O primeiro, Luís Fróis (1532-1597), fixou-se no Japão em 1562. Valignano, incumbiu-o da tarefa de escrever, para instrução dos missionários, uma súpula da História do Japão. Fróis apaixonou-se pelo tema e apresentou-lhe os 5 grossos volumes da sua *Historia de Japam*. Não foram grandemente apreciados por Valignano, já que este esperava uma História sintética para iniciação dos missionários. Mas a obra de Fróis foi tal que justificou que ele ficasse conhecido internacionalmente como o "pai da Nipologia". Trata-se de uma fonte preciosa para a investigação histórica de um período crucial da História do Japão. Escrito em português, língua que muito poucos japoneses entendiam, pôde veicular livremente informações que de outro modo não chegariam aos nossos dias. Sobre Hideyoshi, por exemplo, Fróis deixou, entre outras informações, notas como as seguintes: "*de baixa origem e ínfimo sangue, muito arrogante, ainda mais orgulhoso que Oda Nobunaga* (o que não impediu Fróis de revelar a especial admiração que nutria por Nobunaga, para ele um verdadeiro Príncipe), *incrivelmente cruel e injusto, megalómano, com o coração danado, mudável, colérico, tirano, luciferino*". Reconhece-lhe porém o ser "*sagacíssimo e prudente*".

O segundo, João Rodrigues (1558-1633), conhecido por *Tsuzu* ("o Intérprete") por ter sido o intérprete preferido de Nobunaga e de Hideyoshi, publicou em 1603 o primeiro dicionário japonês-português. Foi também autor de tratados sobre gramática japonesa, história, poesia e protocolo (aspecto essencial da cultura japonesa). O historiador norte-americano Michael Cooper²⁹ foi autor de uma sua conhecida biografia.

²⁹ *Rodrigues the interpreter; an early Jesuit in Japan and China*, por Michael Cooper, S.J., Weather Hill, N.Y. & Tokyo, 1974.

Hideyoshi morreu em 1598 e o seu sucessor foi Tokugawa Iyeyasu a quem o imperador concedeu os poderes e título de *xogum* que Hideyoshi, dadas as suas humildes origens, nunca pudera usar. Iyeyasu foi pois o primeiro *xogum* da dinastia dos Tokugawa que instalou a sua capital em Edo, a actual Tokyo.



Tokugawa Iyeyasu

Em 1608, no mesmo ano em que Iyeyasu foi nomeado *xogum*, o Sumo Pontífice, mal informado, tomou a decisão de abrir o Japão aos missionários de todas as ordens missionárias, política que, no âmbito do seu Padroado, a Coroa portuguesa sempre evitou seguir. Dominicanos e Franciscanos, vindos das Filipinas, arquipélago que, segundo as autoridades japonesas acreditavam, tinha sido convertido ao cristianismo pelos espanhóis para mais facilmente o dominarem como colónia, começaram pois a missionar no Japão, embora lhes faltasse a experiência, prudência e abertura dos jesuítas do Padroado. Dessa deficiente preparação resultou, em Nagasaki, o martírio dos chamados “26 mártires do Japão” (5/II/1597), no qual foram crucificados e queimados 6 franciscanos (4 espanhóis, 1 mexicano e 1 goês), 3 jesuítas (japoneses) e 17 leigos (também japoneses).

A união dos dois reinos ibéricos tornara a situação ainda mais delicada. Desconhedores das subtilezas da “Monarquia Hispânica”, os japoneses não entendiam que a união das duas coroas ibéricas fosse compatível com políticas distintas de cada uma. Os Tokugawa temiam pois, não só que a fidelidade ao Papa dos católicos japoneses pusesse em causa a tão dificilmente conseguida unidade do Japão, mas que Portugal e a Espanha, agora juntos, tentassem fazer do Japão o que a Espanha havia feito das Filipinas e do México, isto é, simples colónias. Assim, em Janeiro de 1614, foi promulgado mais um édito anticristão determinando a expulsão imediata de todos os eclesiásticos católicos.

Em 1623, o *Xogum* proibiu a residência dos portugueses no Japão e, em 1639, as autoridades japonesas cortaram brutalmente as relações com os portugueses, convencidos de que tinham sido eles a instigar a grave revolta de Shimabara (embora esta tivesse

um carácter social e não religioso) contra o xogunato, na qual muitos dos rebeldes, sendo cristãos, empunhavam estandartes com a inscrição em português “*Louvado seja o Santíssimo Sacramento*”.

Em 1640, foram presos e executados representantes do “Leal Senado” de Macau, enviados a Nagasaki na esperança de conseguirem manter, pelo menos, as relações comerciais. E, em 1644³⁰, a solene embaixada, chefiada por D. Gonçalo de Sequeira de Sousa, que D. João IV enviou ao Japão para informar oficialmente o Império de que os dois reinos ibéricos se tinham separado e uma nova dinastia reinava em Portugal, não foi sequer autorizada a desembarcar.

Seguiu-se a grande perseguição aos cristãos, considerada a maior de todos os tempos, excedendo, em violência, as do Império Romano. Charles Boxer apresentou num dos seus livros a descrição de um martírio, da qual se depreende a coragem dos japoneses: “*Vendo atear fogo à lenha, os supliciados despediram-se de todos os presentes com um sayonara (adeus), ao que estes responderam entoando o cântico do ‘Magnificat’, logo seguido dos salmos ‘Laudate pueri Dominum’ e ‘Laudate Dominum omnes gentes’, enquanto os juizes japoneses permaneciam sentados a um lado, com estudada majestade. Como tinha chovido abundantemente na noite anterior, a lenha, molhada, ardia devagar; mas enquanto durou o martírio os presentes continuaram a entoar cânticos e hinos. Quando a morte pôs termo ao sofrimento das vítimas, a multidão entoou o ‘Te Deum laudamus’.*”

Assim terminou o chamado “Século Cristão” da História do Japão. Os católicos não desapareceram totalmente. Mas, até à era³¹ Meiji, isto é, até meados do século XIX, viveram escondidos, sem padres, passando milagrosamente, de pais para filhos, a chama da fé. Os últimos sacerdotes que os católicos japoneses conheceram deixaram-lhes a advertência de se defenderem das ideias protestantes, e ensinaram-lhes perguntas que deviam fazer para julgarem da ortodoxia de quaisquer missionários que, no futuro, eventualmente os abordassem. A partir de 1865, essas perguntas puderam finalmente ser feitas, deixando estupefactos os padres católicos que não suspeitavam de que ainda houvesse católicos no país.

Segundo William Johnston, professor da “Universidade Católica de Sofia” de Tóquio, escreveu: “*foi então que os criptocristãos saíram dos seus esconderijos reivindicando as imagens da Virgem, falando do Natal e da Quaresma e recordando o celibato dos seus padres*”. E acrescentou: “*Ainda hoje se vêem aos milhares, em Nagasaki e nas ilhas ao largo, tenazmente aferrados a uma fé que séculos de obstinada vigilância não conseguiram extinguir. Alguns, nem todos, mantêm-se unidos à Igreja universal. Nas suas orações persistem vestígios do português antigo e do latim. Conservam pedaços de batinas, rosários e cilícios que*

³⁰ Observe-se que a “Restauração” se deu em fins de 1640, a viagem até ao Japão levava cerca de 2 anos, e a embaixada, que houve que organizar em conformidade com a pretendida solenidade, chegou ao seu destino em 1644. A cronologia mostra bem o grau de prioridade que as relações com o Japão tinham para o monarca português, preocupado com tantos e tão graves problemas dos quais o menor não era certamente o da instalação da nova dinastia.

³¹ De acordo com a tradição japonesa, a cada imperador corresponde uma era.

pertenceram aos padres que tanto amaram e mantêm a devoção à Virgem Maria”. Conta o mesmo que, até 1632, “nenhum missionário tinha apostatado, não obstante as crucificações, as fogueiras, a tortura da água e outras semelhantes, até que, ao fim de seis horas de agonia na fossa (uma modalidade de tortura), Cristóvão Ferreira, que era o próprio padre provincial português, fez o sinal da apostasia. O facto de ser ele o responsável máximo tornou o golpe muito mais cruel”.

No seu grande romance, *Silêncio*, Shusako Endo, uma das maiores figuras da literatura japonesa do século XX (a quem alguns chamam o Graham Green japonês), narra a história de outro missionário jesuíta português, Sebastião Rodrigues, que, movido de heróicos sentimentos, e ambicionando sacrificar-se pela Fé para resgatar o acto desmoralizante de Cristóvão Ferreira, penetrou, clandestinamente, no Japão. Descoberto, é torturado e levado ele próprio a apostatarse pisando uma imagem de Cristo. O *Silêncio* que deu o nome ao livro é o esmagador silêncio de Deus por quem Sebastião se sentiu abandonado. Como pano de fundo, a apostasia de Ferreira. O prólogo do romance começa do seguinte modo: *“A notícia chegara à Igreja de Roma: enviado ao Japão pela Companhia de Jesus, Cristóvão Ferreira, submetido à tortura em Nagasaki, apostatara. Missionário experiente, credor da maior estima, já vivia no Japão há trinta e três anos. Ocupava o alto cargo de superior provincial e era tido como um exemplo inspirador tanto de clérigos como de leigos. Teólogo de reconhecido talento, tinha demandado a região de Kamigata em tempos de perseguição para nela desenvolver a sua actividade apostólica. As cartas que de lá enviava para Roma transbordavam de coragem indómita. Era inconcebível que um homem de tal envergadura traísse a fé, por terríveis que fossem as circunstâncias em que se tivesse encontrado. Não poucos pensaram tratar-se de pura falsidade posta a circular por holandeses ou japoneses”.*

Em 1983, visitei Nagasaki, integrado na comitiva do Primeiro-Ministro português, na altura o Dr. Mário Soares. Recordo o passeio de barco pela formosíssima baía e os cristãos de Nagasaki dispostos ao longo da margem, lançando à água grandes coroas de flores brancas (cor tradicionalmente associada ao martírio), para lembrarem os mártires e homenagear Portugal, país que, entre todos, associam ao catolicismo.

O Japão tornou-se, ainda muito mais que a China, um país isolado. Os holandeses eram os únicos europeus autorizados a desembarcarem, não propriamente no porto de Nagasaki, mas em Deshima, ilha artificial construída na respectiva baía. Aí, a “Companhia Holandesa das Índias Orientais – VOC” estabeleceu o seu entreposto. Em troca desse benefício, pagaram o preço de presenciarem em silêncio o holocausto dos católicos. Mas nem sempre colaboraram passivamente com as autoridades locais: durante a revolta de Shimabara, e a pedido das forças do *Xogum*, enviaram pólvora, canhões e até um navio comandado pelo próprio *Kapitan* do entreposto da VOC em Deshima. O navio só foi retirado por determinação dos opressores, quando os revoltosos chamaram a atenção para a vergonha que representava para o xogunato recorrer a estrangeiros para sufocar a rebelião.

Através dos contactos com os holandeses em Deshima, os japoneses foram tomando conhecimento das inovações científicas e tecnológicas que ocorriam na Europa. Mas, num artigo intitulado *Early cultivators of Science in Japan* com que contribuiu para um número da revista *Science* dedicado à história da Ciência japonesa, o actual Imperador Akihito³², não esquecendo que os portugueses tinham precedido os holandeses na difusão desse tipo de inovações, chamou a atenção para “*a grande influência da contribuição portuguesa para a ciência e tecnologia japonesas*”.

*

Reconhecendo o seu “falhanço” no Japão (“falhanço” no plano meramente terreno, já que, no espiritual, os jesuítas foram extremamente bem sucedidos, deixando marcas que ainda hoje persistem), os missionários do Padroado voltaram-se para a China onde S. Francisco Xavier tanto desejava entrar sem nunca o conseguir.

Os primeiros jesuítas chegaram a Macau em 1556 e começaram por pregar na região à volta da cidade. Em 1576, retomaram o audacioso projecto de Xavier de evangelizar globalmente o Império chinês. Mas, para tal, seria indispensável aprender a língua. O jesuíta italiano Michele Ruggieri, de Salerno, chegado em 1579, dedicou-se tão intensamente a essa aprendizagem que, em pouco mais de dois anos, conseguiu o que os chineses consideravam impossível a um estrangeiro: memorizar cerca de 12 mil caracteres e conhecer em pormenor os ritos chineses. Por essa altura, chegou a Macau, procedente de Lisboa e Goa, um outro italiano, Matteo Ricci, originário dos Estados Pontifícios, que começou imediatamente a estudar a língua e a traduzir os clássicos. Deve-se-lhe o primeiro dicionário português-chinês³³.

É importante observar que os livros abundavam na China³⁴. Segundo Duarte de Sande³⁵, “*desde a mais tenra idade as crianças andavam com livros nas mãos*”. Não eram livros do tipo dos que se divulgaram na Europa depois das inovações de Guttenberg, mas sobretudo obras impressas por técnicas xilográficas, utilizadas na China havia muitos séculos. Devido a estas técnicas, a China dos finais do século XVI era um verdadeiro mundo de livros. Tipografias imperiais imprimiam livros sobretudo destinados a abastecer a densa rede de bibliotecas que desde finais do século XIV se tinham espalhado por todo o Império associadas a escolas existentes nas localidades minimamente importantes. Não foi difícil aos religiosos europeus compreenderem que, para divulgarem a sua doutrina, deviam fazer uso de livros impressos. Ricci e, por sua influência, os outros jesuítas, entenderam a importância de imitarem os chineses na produção sistemática de um vasto património escrito. As inovações introduzidas por Guttenberg na Europa,

³² S.M., o Imperador Akihito, *Early Cultivators of Science in Japan*, revista *Science*, 258 (1992) 578-580.

³³ Sublinha-se que, embora o autor fosse italiano, o dicionário era português-chinês.

³⁴ Loureiro, Rui Manuel, *Na companhia dos livros manuscritos e impressos nas missões jesuítas da Ásia Oriental, 1540-1620*, Universidade de Macau, 2007.

³⁵ Duarte de Sande, *Diálogo sobre a Missão*, p. 335.

nomeadamente os tipos móveis, de chumbo fundido, mais duradouros e resistentes que os de madeira e com a vantagem de serem reutilizáveis, não fizeram mais que facilitar essa estratégia.

Os religiosos da Companhia, que, no Japão, tinham notado a influência social dos monges budistas (*bonzos*), começaram por adoptar na China o mesmo paradigma. No fim de dez anos, concluíram porém que não era o mais conveniente. Os *bonzos* ocupavam de facto, na sociedade chinesa, uma posição social relativamente secundária e qualquer assimilação a eles teria repercussões negativas no seu projecto de evangelização. A partir de 1595, os jesuítas consciencializaram-se pois de que o caminho para o acesso aos estratos superiores da sociedade chinesa passava pela adopção de uma postura de letrados, assim se conformando com a tradição multissecular do Império. Graças a esta mudança fundamental na política de acomodação, os missionários procuraram granjear prestígio entre os mandarins como “letrados ocidentais”, oriundos da região a que os Ch’ing denominaram *Da xi yang guo* (o “Império do Oceano Ocidental”, nome que davam a Portugal). E, a partir de então, o estudo de tudo o que dizia respeito aos mandarins chineses, e sobretudo ao seu processo de formação e selecção, passou a constituir área prioritária para os religiosos europeus na China.

A Companhia investiu pois a fundo na aprendizagem, por parte dos missionários, de tudo o que dissesse respeito, não só à língua, mas aos ritos e usos dos chineses, propondo a fundação em Macau de uma universidade com esse objectivo específico. Tendo concordado com o projecto, o Padre António de Quadros, Provincial dos jesuítas em Goa, tomou em 1594 as medidas necessárias para ampliar a Escola de S. Paulo em Macau de modo a convertê-la num estabelecimento de ensino superior com o nome de Colégio de S. Paulo. A fachada do Colégio, que é tudo o que resta do Colégio é, ainda hoje o mais impressionante monumento de Macau.

Segundo o historiador Domingos Maurício, o Colégio de S. Paulo foi a primeira universidade de tipo ocidental no Extremo Oriente, mais antiga que o de S. José, dos jesuítas de Manila, e que o de S. Tomás, dos Dominicanos da mesma cidade. Um artigo da autoria de Huang Qichen, publicado na excelente *Revista do Instituto Cultural de Macau*, observa que “o Colégio de S. Paulo, que tomou por base o sistema e os regulamentos da Universidade de Coimbra, foi fundado 283 anos antes da Universidade de Tóquio e 285 anos antes da de S. João, de Shanghai, que tem sido impropriamente considerada como a mais antiga universidade de tipo ocidental na China”.

Foi o Colégio de S. Paulo de Macau e a superioridade das rotas marítimas portuguesas que mantiveram Macau na sua posição de porta de entrada na China, gorando as sucessivas tentativas de pôr de pé soluções alternativas. Os jesuítas de Macau nunca duvidaram da importância destes trunfos, servindo-se deles como argumentos para convencerem os sucessivos Gerais da Companhia a defenderem, em Roma, que a evangelização do Extremo Oriente deveria prosseguir no âmbito do Padroado português.

Numa fria manhã de Fevereiro de 1997, tive a honra de acompanhar o Presidente da República Jorge Sampaio, então em visita a Beijing, na sua visita ao Cemitério dos jesuítas de Zhalan. Setenta e três das majestosas estelas (uma por cada jesuíta sepultado no Cemitério) erigidas em Zhalan estão ainda em condições de revelar o nome e dados biográficos dos que sob elas se encontram sepultados. Pode concluir-se que 24, isto é, cerca de um terço, dizem respeito a jesuítas nascidos em Portugal. Dos 49 restantes, 2 nasceram em Macau, 12 (dos quais 5 com apelidos portugueses) na China, 11 em Itália, 9 em França, 7 na Alemanha, 2 na Áustria, 2 na Bélgica, 1 na Boémia e 1 na Suíça.

É de notar que as fontes históricas chinesas raramente mencionam os jesuítas. Efetivamente, embora alguns destes tivessem ocupado posições oficiais eminentes, os padres foram sobretudo conselheiros privados dos imperadores. Estes recebiam-nos discretamente nos seus palácios ou levavam-nos como conselheiros nas suas viagens através do Império. Desinteressados da glória mundana, tendo exclusivamente em mente a eficácia dos seus ensinamentos, os padres aceitavam de boa mente essa situação. O povo, mais ou menos ignorante, podia olhá-los como “bárbaros do Ocidente”, mas o cemitério de Zhalan revela como foram apreciados.

No dia seguinte àquele em que decorreu a visita ao Cemitério de Zhalan, a delegação científica portuguesa acompanhou o Ministro português da Ciência numa visita oficial ao seu colega chinês. Este, que numa visita ao Brasil, feita pouco tempo antes, deixara profundamente impressionado, proferiu um pequeno mas inesquecível discurso no qual confessou a sua profunda admiração por Portugal e pelos jesuítas, mencionando entre estes o “*grande Tomás Pereira*”, até então desconhecido da maioria dos membros da delegação.

Algun tempo depois, já em Lisboa, um amigo³⁶ emprestou-me uma obra sobre Tomás Pereira, escrita pelo jesuíta polaco Joseph Sebbes³⁷ e publicada em Roma, pela Companhia de Jesus, em 1961. Fiquei a saber que nasceu em 1646 no Norte do País, fez os seus estudos secundários no Colégio dos Jesuítas (S. Paulo) de Braga, onde havia uma forte tradição musical, e foi em 1661 admitido na Companhia, em Coimbra. Chegando a Goa em 1666, de lá partiu para Macau onde chegou em 1673. Morreu em 1708, em Beijing, com 62 anos de idade, 47 dos quais passados ao serviço da Companhia.

*

Os portugueses e os missionários do Padroado foram os únicos europeus autorizados a visitar a China enquanto reinaram os Ming. A dinastia seguinte, a dos Ch'ing, recebeu o “Mandato do Céu” em 1644 e perdeu-o em 1911. Reinou pois quase ao mesmo tempo que a Dinastia de Bragança.

³⁶ O Embaixador Pedro Madeira de Andrade, que fora anteriormente Embaixador português em Tóquio.

³⁷ Sebbes, Joseph - *The Jesuits and the Sino-Russian Treaty of Nerchinsk (1689); the Journal of Thomas Pereira SJ*, Rome, the Society of Jesus (ed.), 1961.

O 2º Imperador Ch'ing, nascido em 1654, reinou entre 1661 e 1722 sob o nome de K'ang-hsi. O seu longo reinado coincidiu com o período mais interessante da história do Padroado do Oriente. Foi um dos maiores imperadores que alguma vez governou a China. Não só foi o grande militar que a pacificação do Império exigia sempre que ocorria uma mudança de dinastia, mas um infatigável administrador. Elevou ao mandarinato, não exclusivamente os que tinham feito os exames previstos na carreira, mas outros, entre os quais alguns jesuítas, que não tendo feito esses exames, lhe pareceram ter méritos que o justificavam. Um dos principais interesses de K'ang-hsi consistia em absorver a ciência e a tecnologia dos europeus. Mas interessava-se também pelas artes, especialmente pela pintura e pela música. É significativo que Tomás Pereira tenha sido chamado de Macau a Beijing como professor de música do então jovem imperador: assim iniciou toda uma carreira ao seu serviço, nessa e noutras áreas, como a engenharia, a astronomia e a diplomacia.



Imperador K'ang-hsi (Kangxi)

O próprio eclectismo de K'ang-hsi voltar-se-ia porém contra o Padroado. Tendo concedido em 1692 o direito de residência na Cidade Proibida e autorização para a propagação da fé católica a missionários franceses, mandando construir uma igreja para eles em Beijing em sinal de gratidão por o terem curado da malária, atraiu também à China missionários de outras ordens, como Franciscanos, Dominicanos e Agostinhos, os quais, não possuindo a formação que os jesuítas recebiam em Macau, não estavam preparados para missionar.

Contrastando com os jesuítas, cuja abertura e flexibilidade lhes tinha permitido compatibilizar com a doutrina católica certos ritos tradicionais chineses, como o culto

dos antepassados e o de Confúcio, que consideravam de natureza cívica e não religiosa, e aceitar desempenhar funções oficiais, nomeadamente as de mandarins, que os obrigavam a neles participarem, os missionários recém-chegados condenaram esses ritos como superstições e levantaram dúvidas sobre a ortodoxia dos padres jesuítas.

Rebentou assim a chamada “questão dos ritos chineses” que o Papa Clemente XI encerraria em 1692 decidindo contra a Companhia. Os chineses católicos foram nomeadamente proibidos de participar nesses ritos. Furioso pelo que considerava uma intervenção do Papa na área do seu poder, K’ang-hsi ordenou aos jesuítas do Padroado que prendessem Maillard de Tournon, o legado apostólico à China, e expulsou em 1706 todos os missionários que não seguissem os princípios que haviam sido defendidos pelos jesuítas. Como era de esperar, estes acataram as ordens do Papa, mas a Igreja Católica perdeu a grande oportunidade de converter a China.

Já no final do seu longo reinado, K’ang-hsi enviou um embaixador a D. João V. Nomeou para o efeito o Padre António de Magalhães, um dos jesuítas que fizera mandarim. Foi trajado de mandarim que este foi recebido por D. João V, o informou das perturbações que a “questão dos ritos” representava para a China e pediu a sua intervenção junto do Pontífice. Infelizmente, a situação era já irreversível. A morte de K’ang-hsi em 1722 tirou a Magalhães a qualidade de embaixador e pôs na questão um ponto quase final.

Só não foi final porque, em 1939, Pio XII, dando razão aos jesuítas do antigo Padroado português, revogou radicalmente as condenações e proibições à prática dos “ritos chineses”. Mais concretamente, autorizou os católicos chineses a estarem presentes nas cerimónias em honra de Confúcio nos templos confucianos ou nas escolas, permitiu a presença em instituições católicas de imagens de Confúcio ou de tabuletas com o seu nome, autorizou os magistrados e os estudantes católicos chineses a assistirem passivamente a cerimónias públicas que antes tinham sido julgadas supersticiosas, e concordou que eram lícitas e inquestionáveis as inclinações de cabeça e outras manifestações civis e tradicionais de respeito por um falecido ou pelas suas imagens. Reconheceu que a prática destes ritos era uma maneira dos chineses honrarem os seus antepassados e devia portanto ser permitida aos católicos chineses. O confucionismo passou a ser reconhecido como uma filosofia e uma parte integrante da cultura chinesa, não como uma religião pagã incompatível com o cristianismo.

*

Foi sobretudo na China que a formação científica dos missionários se revelou um factor crucial do diálogo intercultural entre a Europa e a Ásia.

Não foi por acaso que, nos séculos XVI e XVII, os contactos entre a Europa e a Ásia Oriental se desenvolveram em simultaneidade com os progressos científicos ocorridos no Ocidente, não só na área da Mecânica, mas de outras ciências de base matemática, como a Cartografia e a Astronomia. Foram efectivamente esses progressos que viabilizaram um

tal desenvolvimento, constituindo instrumento privilegiado para a penetração nos círculos altamente sofisticados de mandarins e cortesãos susceptíveis de se interessarem pelas novidades provenientes da Europa. Mais precisamente, a Ciência europeia foi o veículo utilizado pelos missionários para abordarem as elites do Império do Meio e, por essa via, procurarem converter a China.

A Matemática tivera dificuldade em impor-se à Filosofia. Já na Antiguidade a ciência aristotélica se tinha oposto à geometria euclidiana³⁸. E da pouca estima pelas ciências matemáticas em muitos colégios europeus se queixava o jesuíta flamengo Ferdinand Verbiest, o mais bem preparado de todos os missionários do Padroado português na China³⁹, que, em 1678, antes de voltar a Lisboa para embarcar para o Oriente, ensinou matemática no Colégio das Artes de Coimbra. No século XVI, a polémica renasceu com a discussão sobre o estatuto epistemológico das ciências matemáticas. Segundo Machado Mota, “*foram os jesuítas os responsáveis pela divulgação do debate em Portugal no final do século XVI, embora já houvesse uma discussão genérica e não sistemática sobre o estatuto científico da Matemática no meio universitário português*”. Segundo o mesmo autor, “*o debate teve grande difusão no nosso país e esteve presente nas mais reputadas estruturas locais de ensino jesuíta, como o Colégio das Artes, a Universidade de Évora, ou ainda a ‘Aula da Esfera’ do Colégio de Santo Antão, em Lisboa. A ‘Aula’ teve uma importância particular no desenvolvimento do debate português, porque criou o único núcleo de matemáticos que contrariaram a argumentação anti matemática proveniente dos professores de filosofia*”.

Segundo Henrique Leitão, foi pela “Aula da Esfera” que Santo Antão se tornou especialmente famoso. Nela se formaram milhares de estudantes, em ciências como a matemática, a geometria aplicada, a mecânica, a astronomia, a cosmografia, a instrumentação científica, a teoria das máquinas, e as técnicas associadas à arquitectura, e até à engenharia militar. Os seus cursos eram seguidos, não só por religiosos, mas também por leigos. Nenhuma outra instituição científica ou tecnológica sedeadada em Portugal teve carácter internacional comparável. Basta dizer que muitos dos estudantes e um terço dos professores eram estrangeiros. Através destes, o Colégio de Lisboa recebeu a influência dos mais importantes colégios jesuítas da Europa, nomeadamente do Colégio Romano, onde pontificava Clavius, o pai do “Calendário Gregoriano”, mais tarde adoptado também pelos países protestantes. Muitas inovações científicas, nomeadamente as teses de Galileu, entraram em Portugal pelo Colégio de Santo Antão, pouco depois de serem tornadas públicas no âmbito europeu⁴⁰. E para a formação dos missionários não

³⁸ Machado Mota, Bernardo - *O estatuto da Matemática em Portugal nos séculos XVI e XVII*, tese orientada pelo Académico Henrique Leitão e editada pela Fundação Calouste Gulbenkian e pela Fundação para a Ciência e Tecnologia, Lisboa, Fev. de 2011.

³⁹ Golvers, Noël - *Ferdinand Verbiest, S.J. (1623-1688) and the Chinese Heaven*, Leuven University Press, Lovaina, 2003.

⁴⁰ Leitão, Henrique, *A Ciência na Aula da Esfera no Colégio de Santo Antão, 1590-1759*, Comissariado Geral das comemorações do V Centenário de S. Francisco Xavier, Lisboa, 2007.

se poupavam esforços: a própria “longa viagem” entre Lisboa e o Oriente era concebida de modo a que, durante ela, os jesuítas pudessem continuar a sua formação científica⁴¹.

Entre os mais famosos missionários jesuítas que, no âmbito do Padroado do Oriente, contribuíram para o diálogo euro-chinês, são de mencionar os seguintes quatro:



Matteo Ricci

- Matteo Ricci (1552-1610), já mencionado, que foi o primeiro a chegar a Beijing. As suas contribuições científicas estiveram sobretudo associadas à geometria e à cartografia. Trouxe com ele os mapas europeus mais aperfeiçoados da época, que serviram de base a outros que considerou mais adequados à realidade chinesa, já que apresentavam a China (não a Europa) como o centro do Mundo, e converteu ao cristianismo dois mandarins do mais elevado nível, que os jesuítas conheceram sob os nomes de “Doutor Paulo” e “Doutor Miguel”, essenciais para os iniciarem na cultura chinesa e para manterem com os padres o tão desejado diálogo. O “Doutor Paulo” ajudou Ricci a traduzir para chinês os *Elementos* de Euclides⁴². Tal como os que lhe sucederam, Ricci entendia que só deviam ser escolhidos para a Missão os candidatos com sólidas bases matemáticas e com capacidade para as utilizar nas aplicações. Foi o primeiro jesuíta a ser sepultado, por ordem do Imperador, no cemitério de Zhalan, o que imediatamente implicou a permanência de jesuítas em Beijing para passarem a prestar-lhe as honras fúnebres que a tradição chinesa impunha;

⁴¹ Informação fornecida pelo Prof. Henrique Leitão.

⁴² Ver Engelfriet, Peter M., *The Genesis of the First Translation of Euclid's Elements in 1607 & its Reception up to 1723*, Brill 1998.



Johann Adam Schall von Bell

- Johann Adam Schall von Bell (1591-1666), alemão, sucessor de Ricci como director da missão jesuíta em Beijing, que foi o primeiro jesuíta nomeado mandarim e o primeiro que presidiu ao “Tribunal das Matemáticas”. Tendo o Príncipe Sohyeon, herdeiro do trono da Coreia refugiado em Beijing, revelado interesse pelas ciências ocidentais, e visitado von Bell que lhe deu livros científicos e outros de carácter religioso, o súbito falecimento do príncipe ao voltar para a Coreia dissipou as esperanças de estender a esse reino a sua acção, já que fora ele quem convidara von Bell para o acompanhar⁴³;

⁴³ Curiosamente, os coreanos lamentam que os portugueses do século XVI tivessem desembarcado em Tanegashima, isto é, no Japão, e não na Coreia.



Ferdinand Verbiest

- Ferdinand Verbiest (1623-1688), flamengo, grande matemático e astrónomo, que conseguiu convencer a Corte de K'ang-hsi de que a astronomia europeia era muito mais aperfeiçoada que a chinesa. Foi pois encarregado de reformar o calendário chinês e de ampliar e reequipar o Observatório de Beijing. Foi também Presidente do “Tribunal das Matemáticas”. Frequentemente solicitado por K'ang-hsi como seu mestre de geometria, filosofia ou música, serviu-o ainda como diplomata e cartógrafo e escreveu mais de 30 livros. Parece ter projectado e construído, coadjuvado por Claudio-Filippo Grimaldi, o primeiro veículo automóvel, accionado por uma turbina a vapor;



Tomás Pereira

- Tomás Pereira (1645-1708), português, também já mencionado, que K'ang-hsi convidou para suceder a Verbiest na presidência do “Tribunal das Matemáticas”. Não se achando competente para suceder a Verbiest, Pereira sugeriu como alternativa, que foi aceite, Grimaldi⁴⁴, o colaborador de Verbiest que era perito na construção de instrumentos científicos, entre os quais uma máquina hidráulica que despertou o entusiasmo do Imperador. Porém, como Grimaldi teve que passar vários anos (1688 a 1694) na Europa, foi Tomás Pereira que, juntamente com Antoine Thomas, belga e jesuíta como Verbiest, o substituíram durante esses anos a título interino. O momento culminante da carreira de Tomás Pereira foi, todavia, a negociação, juntamente com o jesuíta francês Jean-Baptiste Gerbillon⁴⁵, do primeiro tratado internacional entre a China e uma potência estrangeira. O tratado foi o de Nerchinsk, assinado com a Rússia em 1689, e incidiu sobre o traçado da longa fronteira sino-siberiana. Segundo o já mencionado biógrafo de Tomás Pereira, Sebbes, a intervenção dos jesuítas nestas negociações foi um extraordinário facto histórico: *“um pequeno número de europeus, missionários de uma religião apenas tolerada, e frequentemente objecto*

⁴⁴ Grimaldi, Claudio Filippo, S.J., era bem conhecido de Tomás Pereira, já que, em 1666, tinham feito juntos a viagem de Lisboa a Goa.

⁴⁵ Um dos *mathématiciens royaux* que Luís XIV enviou à China, violando o Padroado português.

*de perseguição em ambos os países, agiram como intermediários entre os dois grandes impérios*⁴⁶. Segundo Sebbes, as actas das reuniões entre as duas partes não deixam dúvidas sobre o facto de que era em Tomás Pereira que K'ang-hsi depositava a maior confiança, e que a sua acção foi, muito mais que a de Gerbillon, especialmente apreciada pelo Imperador. Reconhecendo que os interesses chineses tinham sido salvaguardados pelos jesuítas, K'ang-hsi publicou, na sequência da negociação do tratado sino-russo, o primeiro édito imperial que garantia tolerância para com os cristãos.

O grande Leibniz⁴⁷, contemporâneo de Tomás Pereira, considerou-o como o mediador decisivo, *“toque final de afortunados resultados”*. Também Golovine, principal negociador do lado russo, agradeceu aos jesuítas e prometeu-lhes interceder junto do Czar Pedro (o futuro Pedro, o Grande, então na menoridade) de modo a conseguir-lhes melhores condições dentro do Império Russo. A protecção dos czares, assim obtida, terá sido essencial para os jesuítas depois da extinção da Ordem por influência do Marquês de Pombal.

Escreveu Tomás Pereira, no diário relativo às negociações, que o seu papel consistia em garantir que tudo fosse feito de acordo com a *“Lei das Nações”* e em dar aos embaixadores chineses o indispensável *“conhecimento do Mundo”*. Segundo Sebbes, *“em Nerchinsk, os jesuítas não foram pois simples intérpretes, nem os inspiradores da acção política; a sua intervenção foi, sobretudo, um exemplo magistral da contribuição que a Ciência pode dar para a resolução racional dos problemas políticos”*⁴⁸.

Luís Filipe Barreto⁴⁹, Director do “Centro Científico e Cultural de Macau – CCCM” em Lisboa, invocou o primeiro grande historiador das matemáticas Jean-Étienne Montucla (1725-1799) que, na sua *Histoire des Mathématiques* (Paris, 1758) inclui Tomás Pereira entre os *“missionários matemáticos, e sobretudo astrónomos”*, relevantes para a *“história das matemáticas entre os chineses”* (o que, vindo de um francês do século XVIII, pode considerar-se um grande elogio). Observa ainda o Director do CCCM, a propósito de Tomás Pereira, que *“os seus contemporâneos chineses e portugueses, italianos e franceses, russos e belgas, holandeses e alemães o mencionam com frequência, fazendo-lhe elogios ou críticas transmitindo preciosas informações sobre as suas actividades científicas, tecnológicas, diplomáticas e institucionais. Estamos pois frente a uma figura activa e relevante na Corte de K'ang-hsi com impacto nos círculos de poder europeus, tanto dos Estados dinásticos como da Igreja. Tomás Pereira é então uma das figuras interculturais chave nas relações Europa-China: o primeiro europeu a publicar, em chinês, um Tratado de Música Ocidental, e o primeiro ocidental a escrever, neste caso em língua portuguesa, uma obra sobre o Budismo chinês”*.

⁴⁶ Ver a obra de Sebbes atrás mencionada.

⁴⁷ Leibniz, G.W., no Prefácio à *Novíssima Sinica*, 1697-1699.

⁴⁸ Ver a obra de Sebbes atrás mencionada.

⁴⁹ Barreto, Luís Filipe, no Prefácio da obra *Tomás Pereira, um jesuíta na China de Kangxi*, editada pelo CCCM, Lisboa, Dez. de 2008.

As inscrições que podem ler-se no Cemitério de Zhalan registam a comovente homenagem que K'ang-shi prestou a Tomás Pereira (o Ilustre Xu, ou “Xu Risheng”, como era chamado na Corte), sob a forma de um édito que mandou gravar na respectiva estela:

“Nós lembramo-Nos de ti, Xu Risheng, em jejum e abstinência. Vieste de longe e aqui trabalhaste por muitos anos. Foste um perito em música e no calendário, e os instrumentos que construístes foram todos oportunos. Nada fizeste senão mostrares-te diligente e esforçaste-te ao máximo no cumprimento das tuas tarefas. Por natureza íntegro, sem adornos e sem falhas, tu devotaste-te a Nós do princípio ao fim e da manhã à tarde. Como a tua lealdade e sinceridade de coração eram de dia para dia mais reconhecidas, Nós vínhamos há já longo tempo a expressar-te a Nossa estima. Quando ouvimos falar da tua doença, tínhamos ainda a esperança de que pudesses recuperar. Contudo faleceste inesperadamente. Nós ficámos extremamente entristecidos com a notícia. Concedemos-te 200 taéis de prata e dez grandes rolos de seda⁵⁰ como expressão da Nossa simpatia e compaixão por um súbdito que veio de longe. É este o Nosso decreto”.

Depois da morte de Tomás Pereira, e até à extinção das Ordens religiosas em Portugal (1834), a presidência, ou a vice-presidência, do “Tribunal das Matemáticas” foi, antes da extinção da Companhia, constantemente atribuída a jesuítas portugueses. Após a extinção da Ordem, e devido a diligências de Dona Maria I, a presidência passou a caber a missionários portugueses de outras Ordens, nomeadamente Lazaristas.

Quanto a Tomás Pereira, o seu nome foi esquecido em Portugal quase até aos nossos dias. Prestou-se assim um grande serviço a outros países europeus cujos missionários não poderiam ter participado no “Grande Diálogo” sem as infra-estruturas que o Padroado lhes proporcionou⁵¹, mas onde se tem tentado reescrever a História sem referir o Padroado ou os portugueses que o serviram. No meio das injustiças de que temos sido vítimas, e a que se somaram, da parte portuguesa, imperdoáveis desleixos⁵², é importante a contribuição de Joseph Sebbes para que Tomás Pereira seja recordado. Mas de entre os que não foram jesuítas, nem sequer católicos, é de citar, uma vez mais, Charles Boxer⁵³ que escreveu:

⁵⁰ Possivelmente destinados às cerimónias fúnebres.

⁵¹ Quando das comemorações dos 400 anos do falecimento de Ricci, os *media* referiam-se a ele como um jesuíta que, apaixonado pela China, para lá seguira como missionário. Nunca deparámos com qualquer referência ao “Padroado Português do Oriente”, organização em que, para o efeito, se apoiou.

⁵² É nomeadamente imperdoável que a sepultura de Tomás Pereira em Zhalan tivesse sido destruída, juntamente com as de outros grandes missionários, durante as convulsões por que a China passou, sem que as autoridades portuguesas, ao contrário das dos países de origem desses outros missionários, tivessem sequer tentado a sua reconstrução.

⁵³ Boxer, C., *Fidalgos no Extremo Oriente*, pp. 166-167.

“A saga dos jesuítas portugueses na China aguarda ainda o seu historiador. Essa história merece bem ser contada, apesar do facto dos portugueses terem sido vítimas da ênfase dada pelos escritores estrangeiros aos feitos dos seus colegas franceses e flamengos. Assim, os escritos de Martini, Couplet e Le Comte são recordados, ao passo que os trabalhos pioneiros de Semedo, Gouveia e Magalhães são esquecidos. O mais superficial estudioso da história das relações externas da China está familiarizado com os nomes de Ricci, Schall e Verbiest, mas provavelmente nunca ouviu falar dos não menos influentes Tomás Pereira, José Soares e João Mourão. A falta de contacto com as numerosas, mas dificilmente acessíveis fontes portuguesas, impediu que fosse feita justiça a esses homens admiráveis, da mesma forma que não é geralmente sabido que os jesuítas portugueses em Beijing se correspondiam com a ‘Royal Society de Londres’, com a ‘Academia Imperial da Rússia’ e com a ‘Academia Real de Paris’. Se a obra dos jesuítas portugueses na China foi ignorada ou mal relatada, isto deve-se em larga escala à ignorância ou indiferença dos seus próprios compatriotas”.

Seja-me permitido lembrar os seguintes versos da *Mensagem* de Fernando Pessoa (retirado do poema dedicado a “D. João, Infante de Portugal”⁵⁴, avô de Isabel a Católica, o mais apagado dos da “Ínclita Geração”):

*Porque é do português, pai de amplos mares, querer, poder só isto:
O inteiro mar, ou a orla vã desfeita; o todo, ou o seu nada.*

Será que teremos que conformar-nos com o “nada”?

Agradecimento

Agradeço ao eminente Académico Prof. Doutor Henrique Leitão que, na Academia das Ciências de Lisboa (Classe de Ciências, 7ª Secção), dá continuidade à longa tradição da História da Ciência na Academia, as frequentes conversas sobre os assuntos abordados neste trabalho e a informação bibliográfica que me transmitiu.

Recordo também, com saudade, os ensinamentos que recolhi do falecido cineasta Paulo Rocha, conselheiro cultural na Embaixada portuguesa em Tóquio, que o Embaixador Madeira de Andrade encarregou de me acompanhar durante a minha primeira visita ao Japão.

⁵⁴ Avô materno da 1ª Rainha de Espanha, Isabel, a Católica.

RETUMBANTE VITÓRIA NAVAL PORTUGUESA EM MACAU, HÁ 205 ANOS

Comunicação apresentada pelo académico
António Alves-Caetano, em 7 de Abril

Que encherão todo o mar, co'a férrea pela,
Que sai com trovão do cobre ardente,
Fará pedaços leme, mastro, vela.
Depois, lançando arpéus ousadamente
Na capitaina imiga, dentro nela
Saltando a fará só com lança e espada
De quatrocentos Mouros despejada.

(Camões, *Lusíadas*, X, XXVIII)

A Pirataria nos mares da China era coisa antiga. Uma das teses para a atribuição do território de Macau para nele residirem portugueses sustenta ter sido fruto do reconhecimento do Imperador pela derrota infringida a piratas pelo canhoneio dos navios dos mercadores lusitanos. E pelo tempo fora as águas territoriais sínicas continuaram a ser infestadas por ladrões. Portanto, não surpreende que no final do século XVIII assim permanecesse. A viúva de um corsário que tinha aspirado a conquistar o ceptro de Imperador honrou a memória do marido estabelecendo grande organização coroada pela atribuição da chefia das frotas a dois temíveis piratas, Cam Pao Sai (ou Chang Pao) e Kwo Po Tai, a do primeiro exibindo pavilhão vermelho e, a outra, negro.

O seu poderio era imenso. Dispunham de juncos capazes de grande velocidade, apesar de poderem atingir as cento e cinquenta toneladas e disporem, em regra, de vinte e cinco canhões. A equipagem de cada junco era da ordem de duzentos homens, fortemente armados. Mesmo o barco a remos associado a cada navio dispunha de vários canhões giratórios. Eram estes escaleres de guerra que realizavam as incursões noturnas, pelas aldeias costeiras, a cobrar os tributos previamente estabelecidos, que permitiam a atribuição de salvo-condutos. As embarcações da frota Imperial nada podiam contra estes piratas, que os venciam em cada refrega. O resultado era sempre o mesmo: acréscimo da dimensão da esquadra pirata, pela incorporação dos bem artilhados juncos do Imperador derrotados.

Desde 1804 que o Ouvidor Miguel de Arriaga tinha organizado um esquema de defesa de piratas para Macau. Com base em legislação antiga resolvera arcar com essa tarefa, sem encargo algum para o Erário Régio. O Senado da Câmara dispunha de navios

adaptados à protecção do Porto. Reforçando a sua artilharia e dotando-os de mais petrechos bélicos ficariam em melhores condições para enfrentar as largas centenas de embarcações ao serviço dos ladrões que infestavam as águas costeiras da China. Estes navios, que andavam em grupos de mais de cem, atacavam os que circulavam, até nas águas do rio que banhava Cantão, tornando impossível o tráfego mercantil entre Macau e aquela capital de província. Como assolavam as povoações costeiras e ribeirinhas, semeando desolação e morte.

Macau escapava a estas investidas, pelo respeito infundido pelas suas imponentes fortalezas. Felizmente, os piratas ignoravam que essas majestosas fortalezas, estando bem equipadas de artilharia, careciam de equipagens que as guarnecessem com eficácia. Há muito que as Autoridades Macaenses imploravam ao Governo do Estado da Índia contingente apropriado de soldados, com os seus oficiais, e material de guerra que pudessem utilizar. Era bom que tanto piratas chineses como quaisquer potenciais inimigos não se apercebessem de que aquele cobiçadíssimo território de pouco mais dispunha do que de cento e sessenta soldados, mal armados e municidados! E os que guarneciam as cinco temíveis fortalezas não eram mais do que 42 soldados, mal treinados! Mas o Governo de Goa mantinha-se inflexível para acudir às necessidades de defesa da débil praça incrustada no Celeste Império.

Entretanto, recrudescera a acção dos bandidos chineses, em especial da frota comandada por Cam Pao Sai. Na ausência de notícias de Lisboa ou de Goa, a “Governança” foi obrigada ao reforço da guarda costeira. Mandou-se construir em Calcutá uma chalupa, a que se deu o nome de *Princesa Carlota*, sempre, com deferência pela Família Real, dotada de dezasseis canhões e deslocando cento e vinte toneladas. Foi-se buscar um antigo navio, que se restaurou e equipou em termos de poder dar combate, denominando-o de *Ulisses*. Havia que contar, ainda, com a lorcha *Leão*, de vinte toneladas, dotada de um morteiro e quatro peças, tudo giratório.

Foi o *Princesa Carlota* que permitiu às forças de Macau obter, em Maio de 1807, importante vitória sobre piratas. Depois de intenso tiroteio entre a guarda costeira macaense e os navios dos ladrões, que terá durado mais de uma hora, estes bateram em retirada, tais os estragos sofridos, ficando um junco de avantajadas proporções – que seria o do chefe da esquadra –, dotado de vinte canhões e trezentos homens a bordo, a ter de se haver com o *Princesa Carlota*, capitaneada pelo tenente Pereira Barreto. A descrição da forma como decorreu a refrega e a abordagem bem sucedida pela chalupa de Macau, evidencia a enorme destruição infringida ao navio pirata, além da bravura do tenente Barreto em acções de corpo-a-corpo, o qual, a partir de então, ficou apelidado de *Tigre dos Mares* pelos piratas, que passaram a distanciar-se das águas de Macau.

Em 15 de Abril de 1809, os dois navios da guarnição costeira de Macau infringiram pesada derrota aos piratas, nas proximidades da Cidade, pondo-os em fuga, dadas as grandes baixas provocadas. Ainda os perseguiram no alto mar, por algum tempo, mas regressaram sem aprisionar nenhum dos navios. Deste sucesso fez-se eco o Mandarin

de Hiang-xan (o do distrito a que pertencia Macau), o mesmo que, durante o tempo da invasão de tropas britânicas, no ano precedente, não perdia oportunidade de ser agressivo para os portugueses. Enviou carta ao Procurador de Macau louvando aquela acção e incentivando a que prosseguissem essa tarefa de utilidade geral. Depois daquele episódio britânico em Macau, o tenente Pereira Barreto fora destacado para missão no exterior, pelo que os piratas tinham voltado a afoitar-se nas águas macaenses, libertas do *Tigre dos Mares*. Mas, acabara de se verificar que tinha continuadores, ainda que sem a sanguinolência que Barreto exibira no manejo da sua espada de duplo fio na abordagem de Maio de 1807, mas com não menores efeitos desmoralizadores entre os bandidos.

Enquanto os dois ou três navios que constituíam a força naval macaense punham em respeito as dezenas de embarcações dos flibusteiros, a Armada Imperial era ineficaz, apesar da abundância de meios patenteada, tanto em navios, como em canhões e homens armados. Com efeito, a Força Naval do Imperador não conseguia libertar o território da China do flagelo pirata. E Mandarins começaram a manifestar a intensão de que aquela teoricamente poderosa Armada fosse coadjuvada pelos poucos, mas sempre bem sucedidos, guardas-costeiros de Macau.

O Ouvidor Arriaga, em reunião do Senado, deu conta do assédio que lhe fora feito, em várias ocasiões, não apenas por Mandarins, mas por emissários do Suntó. Estes tinham-no informado que o Sistema Imperial impedia o Vice-Rei de Cantão de explicitar este interesse por escrito, mas queriam assegurar-lhe, e à “Governança de Macau” que esse apoio era muito desejado pelo Império, na lembrança do que haviam feito os primeiros portugueses, e dada a “*particular amizade entre os dois Soberanos*”. Nessa sessão do Senado, em 16 de Setembro de 1809, Miguel de Arriaga expôs, largamente, o seu plano, destinado à conversão em navio de guerra de mais embarcações comerciais, para o que contava com o apoio, já assegurado, de alguns dos armadores macaenses, dado não se poder contar com a Caixa Real. O Senado aprovou, unanimemente, o plano submetido, que o Ouvidor esclareceu ter sido previamente acordado com o Governador, e foi decidido officiar em conformidade aos Mandarins.

Esta correspondência foi dirigida, como era norma, ao Mandarim do Distrito, o de Hiang-xan, que a transmitiu para o Suntó. O assunto foi recebido com entusiástica aprovação do Vice-Rei de Cantão, pelo que o Mandarim pedia que fossem aprontados quatro navios, totalmente custeados pelo Imperador Kiá King, além dos dois já operacionais na defesa da costa macaense. Disto se tomou conhecimento em reunião da “Governança” de 25 de Outubro seguinte, fazendo o Ouvidor várias considerações acerca do interesse que Macau tinha naquele ataque aos piratas, porquanto, para além dos problemas causados ao Império, os piratas bloqueavam o giro comercial de Macau. As mercadorias imobilizadas na Alfândega tornavam ainda mais aguda a escassez de fundos, porque “*já se fazia necessária a cobrança dos dinheiros*” que iriam garantir a próxima saída de navios: deveria ocorrer dentro de vinte dias, no máximo. Tinha de se atender a que tudo isto, definhador da economia privada dos mercadores, afectava grandemente a economia pública, dado o

risco em que estava a Caixa Régia para arrecadar as receitas do ano seguinte. Além de que, sendo Portugal o mais antigo aliado da China, deveria evitar que fosse qualquer outra nação europeia a prestar o desejado auxílio ao Celeste Império. E os Ingleses estavam sempre à espreita para procurar cativar o Imperador.

Terá sido em Agosto de 1809 que o Suintó enviou a Macau um Mandarim, dos grandes, para conferenciar com o Desembargador Arriaga. Ia consultá-lo sobre a possibilidade de se formar uma expedição contra os piratas, em que a Esquadra Imperial pudesse contar com a cooperação de navios macaenses. O Vice-Rei de Cantão teria tomado consciência de que o poderio da sua frota era insuficiente para levar de vencida os bandidos. A situação estava agravada pela circunstância de não ser possível dominar o terror que se apoderava dos soldados e marinheiros imperiais, à simples vista dos piratas. Com efeito, houve tempo em que os Mandarins admitiram enfraquecer o inimigo criando dificuldades ao seu aprovisionamento de víveres. A retaliação dos ladrões foi tremenda. Da primeira vez que capturaram elementos das forças adversas, foram todos estripados vivos, o que veio a determinar acrescido pavor na Esquadra Imperial.

Portanto, o Suintó desejava contar com a colaboração dos portugueses, com o poder dos canhões dos seus navios e com o seu destemor e bravura em combate.

Foi em meados de Setembro que se registou importante vitória dos dois navios macaenses a defrontar os piratas. O *Princesa Carlota* e o *Belizario* avistaram as duas frotas – a da bandeira vermelha e a da preta – ao largo de Vampu, o porto que servia Cantão. O confronto foi violento e determinou a fuga dos piratas, que não foram perseguidos porque os estragos causados, em especial no *Belizario*, aconselhavam o regresso a Macau, para reparações.

O Suintó ficou tão agradado por esta vitória que voltou a encarregar Delegados seus de irem a Macau expressar esse reconhecimento, na pessoa de Miguel de Arriaga, com “*novos presentes, conduzidos em um Palanquim pintado a vermelho, e dourado*”. Entre estes, destaque para versos escritos pelo Suintó “*de apologia ao mesmo Senhor, um leque com o nome do Suintó, e mais dois papéis de flores douradas, cada um com sete letras, coisa muito estimada entre os Chinas, quando é dado por tais Personagens, e que guardam, como brazão, nas suas salas*”. Brazão maior consistiria nas duas Quadras que o Vice-Rei dedicou ao Desembargador, objecto de tradução por tradutor de Castelhana, e se transcrevem:

Primera Táboa

*Tu Sabedoria es tan rara
Que se divulgo hasta Peking
Eres digno de Kiá King
Visitarle cara a cara.*

Segonda Táboa

*Manifestas tu fidelidad
Nuestro Reyno Protegiendo
Del Mar Occidental viniendo
Eres el Primero en verdad.*

Este texto era autenticado pela assinatura do Suntó, referido no manuscrito como Pe-ling de Sanhan, e selo do mesmo.

Em conversação havida, em 27 de Outubro, entre Miguel de Arriaga e o Mandarim de Hiang-xan, que o visitara em Macau, ficou acordado serem já preparados dois navios, a expensas do Império, os quais foram armados em cinco dias. Assim, os quatro navios da frota macaense saíram a acompanhar uma Divisão da esquadra Imperial.

O comandante da expedição, o capitão de Artilharia Jozé Pinto Alcoforado, deu conta ao Governador de terem encontrado os piratas no sítio que lhe fora indicado para destruir as duas principais embarcações inimigas, de 26 e 28 peças, tendo conseguido bloqueá-las, a poder de bombardeio. Acontecera, porém, “*que haviam fugido as Embarcações Chinas mandadas pelo Mandarim de Hiang-xan, logo que viram o fogo, apesar de as ter chamado*”. A colaboração destas era necessária até porque, sendo mais rasteiras, demandando menos água, podiam perseguir os bandidos quando se escapavam para canais menos profundos. Solicitava, portanto, que se encarasse a necessidade de lhe facultar um navio mais ligeiro, porquanto era imperioso manter o bloqueio à frota pirata, até para evitar que se escapassem para ir socorrer outros companheiros, ou reabastecer-se. Quando chegasse a Monção do Norte eles se escapariam para Oeste, gorando-se, então, a possibilidade de os defrontarem. O Senado deliberou que se armasse mais um navio, com as características requeridas. Miguel de Arriaga informou estar nessas condições o navio *São Miguel*, do morador Manoel Pereira e que lhe fora assegurado pelo Mandarim da Casa Branca que viriam 21 lorchas, com equipagem dobrada, para actuarem sob o comando do capitão Alcoforado.

A cada sucesso da Armada Lusitana o Suntó sentia necessidade de enaltecer o mérito do grande organizador da Expedição, o Desembargador Miguel de Arriaga. Desta feita, destacou um “*Mandarim de graduação de botão azul-escuro com pena de Pavão*”. Vinha, apenas, para “*saudar ao dito Senhor Desembargador, e agradecer-lhe, da parte do mesmo Vice-Rei de Cantão os trabalhos que tem tido para verificar a expedição dos Navios contra os Piratas, com tanta utilidade pública*”. Os Mandarins do Distrito tinham dado parte ao Suntó da acção desses mesmos navios de Macau, a afugentar os Piratas dos canais de maior utilização no delta do rio que banhava Cantão. Mesmo que não houvesse mais motivos para agradecimento, a limpeza daqueles canais era motivo, sobejo, para profundo reconhecimento do Vice-Rei dessas províncias.

Nessa época, a força estimada dos piratas andava por quinhentas embarcações, fortemente canhonadas e equipadas de milhares de homens armados, distribuídas por

três divisões. É interessante notar que em momento algum da abundante correspondência para o Governo do Rio de Janeiro há qualquer alusão – por mínima que seja – à desproporção de forças, entre os escassos seis navios de Macau e a abundância de meios bélicos com que contavam os piratas.

Finalmente, a 23 de Novembro, foi ratificada por ambas as partes, a Convenção estabelecida com o Governo Chinês para regular a associação das duas frotas – chinesa e portuguesa – na luta contra os piratas. No essencial estabelecia-se que a guarda costeira de Macau, constituída por seis navios, e a frota imperial navegariam conjuntamente por seis meses, entre o Bogue¹ e Macau, para impedir a entrada dos piratas nos canais intermédios. O governo chinês contribuía com 80 mil Taéis para o equipamento da esquadra portuguesa. Ambas as partes se prestariam mútua assistência em tudo o que fosse necessário ao bem-estar da expedição, tudo dentro da esfera de acção previamente para ela estabelecida. Os despojos seriam equitativamente divididos entre Portugal e a China e, *last but not least*, no final da expedição os antigos privilégios de Macau seriam restaurados, comprometendo-se as partes a cumprir todas as cláusulas sem qualquer modificação.

Os privilégios perdidos, a recuperar, relacionavam-se com jurisdição sobre chineses residentes em Macau; direito de livre circulação e comércio no sul da China; audição directa junto do Suntó para denunciar agravos de Mandarins; não haver quota de número de navios com os quais comerciar e livre construção e reparação de imóveis na Cidade.

Em resultado de intrigas feitas na Corte pelo Governador Bernardo Aleixo de Lemos e Faria fora decidido substituir Miguel de Arriaga na Ouvidoria de Macau. Assim, apenas dois dias após a assinatura desta Convenção, no dia 25 de Novembro, chegou ao território o Desembargador João Baptista Dos Guimarães Peixoto. Não podia ser mais inconveniente a mudança de Ouvidor, dado o desenvolvimento verificado no ataque sino-português aos piratas e a posição destacada que nele tinha o Ouvidor Miguel de Arriaga. Por isso, o Senado tentou convencer o novo Magistrado a permanecer fora do cargo até que se escoassem os seis meses previstos para a missão. Assim sendo, a posse ser-lhe-ia dada em Abril. O Ouvidor nomeado, que Miguel de Arriaga, imediatamente, fizera instalar na sua residência, a isso se opôs e logo em 2 de Janeiro de 1810 se tornou Ouvidor-geral de Macau. Porém, Arriaga, embora desligado do serviço público, continuou à testa dos portugueses na luta contra os piratas, até porque o Vice-Rei de Cantão não admitia ter outro interlocutor do lado macaense.

Em 29 de Novembro de 1809 partiu de Macau o conjunto da frota. Por ofício para o Secretário de Estado, conhece-se a sua composição, inscrita em pormenorizado mapa anexo. O navio-almirante, com o Comandante-em-chefe, o Capitão de Artilharia Pinto Alcoforado, era o *Baluarte Inconquistável*, de 400 toneladas, equipado com 26 canhões e 152 homens a bordo. O navio *Indiano*, comandado por Anacleto José da Silva, dispunha

¹ Os fortes do Bogue protegiam a aproximação a Cantão.

de 24 canhões e 125 homens. O navio *Belizario*, de 18 canhões e 124 homens a bordo, tinha como capitão José Alves. A pala *Nossa Senhora da Conceição*, capitão Luís Carlos de Miranda, possuía 18 canhões e levava 132 homens. A galera *São Miguel* dispunha de 16 canhões e 104 tripulantes, tendo Jozé Felix dos Remedios como capitão. Finalmente, o brigue *Prinzeza Carlota*, o mais antigo nestas pelejas, tinha como capitão Antonio Gonçalves Carocha, que se distinguira no comando da lorcha *Leão*. Possuía 16 canhões e equipagem de 102 homens. Destas tripulações, só cerca de cem homens seriam portugueses. Os outros mais de seiscentos tinham sido recrutados em Manila e no Camboja.

Denominação	Comandante	Canhões	Tripulação
Baluarte Inconquistável (navio-almirante)	Cap. Artilh. Joze Pinto Alcoforado	26	152
Bergantim Indiano	Alferes Anacleto José da Silva	24	125
Brigue Belizario	Alferes Joze Felix dos Remedios	18	124
Pala N.º Sr.ª Conceição	Piloto Luís Carlos de Miranda	18	132
Galera São Miguel	Piloto Constantino José Lopes	16	104
Brigue Prinzeza Carlota	Piloto Antonio Gonçalves Carocha	16	102
	Total	118	739

Rezam as crónicas que, a 11 de Dezembro de 1809, se registou novo triunfo lusitano, à vista de Macau. Mais uma vez, a breve trecho, os navios nacionais foram deixados sozinhos a enfrentar o inimigo: a frota imperial debandara, constituída por sessenta juncos, com dezoito mil homens! Pela frente estavam três esquadras de bandeira vermelha, comandadas pelo temível Cam Pao Sai. A luta foi renhida, conseguindo os canhões portugueses afundar quinze juncos, e determinando a retirada do restante da frota inimiga.

Cumprindo ordem do governo macaense, Pinto Alcoforado enviou mensagem ao comandante pirata, aconselhando-o a render-se. Seria vantajoso para ele que a capitulação se verificasse em Macau, beneficiando da amnistia do Imperador Kiá King, que comutava a pena de morte, e até lhe atribuiria um mandarinato de alto grau. Caso contrário, as forças conjugadas luso-chinesas continuariam a dar-lhe luta, até o derrotar. Podia ser que, então, já não existisse o Perdão Imperial.

Cam Pao Sai terá respondido não temer os portugueses, embora quisesse estar em Paz com eles, mas não era sua intenção render-se, antes prosseguia para derrubar o Manchu que usurpava o trono do Imperador. Aquela amnistia, de parceria com o

temor dos navios lusitanos, fez com que começasse a debandada nas hostes dos bandidos. O pirata Kwo Po Tai, líder da esquadra de bandeira negra, rendeu-se, o que correspondia a mais de oito mil homens, que equipavam quase duzentos juncos.

A vitória de 11 de Dezembro foi festejada pelos Mandarins, com o da Casa Branca a comunicar as felicitações do Suntó. Agora, esta correspondência não era mais dirigida ao Procurador da Cidade – um membro do Senado –, mas ao próprio Desembargador Arriaga. O Vice-Rei de Cantão tinha encarregado aquele Mandarim de transmitir, mais uma vez, o contentamento que sentia pela qualidade do trabalho que o Magistrado macaense continuava a desenvolver para a esquadra portuguesa navegar a infringir pesadas derrotas aos bandidos, pelas quais também felicitava Macau. Era importante que esses navios se mantivessem vigilantes, para levar os piratas até à derrota final.

Com efeito, a Armada de Macau permaneceu vigilante, mas Cam Pao Sai, convicto de não ser importunado pelos juncos imperiais que podiam afoitar-se em águas menos profundas, resolveu resguardar-se nelas, onde não seria atacado pelos navios do comando de Pinto Alcoforado, de que tinha temor, apesar de o negar. Entretanto, houve conhecimento de que os ingleses forneciam os piratas de munições, desejosos de ver os portugueses fora do lugar, que ambicionavam, de cooperantes do Imperador. Já há tempo se sabia que mercenários ingleses e americanos, além de ministrarem treino de tiro de canhão, incorporavam as tripulações dos bandidos.

Aspecto curioso em todo este episódio, mas a que não podemos ater-nos por acésório, é constituído pelo conjunto de chapas² escritas pelo pirata Cam Pao Sai ao Magistrado Miguel de Arriaga, a denotarem a personalidade do chinês e o profundo apreço que tinha por quem o ia derrotando.

O ano de 1810 rompeu, praticamente, com chapa do Suntó para Miguel de Arriaga, levada por dois Mandarins grandes, emissários do Vice-Rei, que se fizeram acompanhar pelo principal do Distrito e um Mandarim Ouvidor. O Suntó informava o Senhor Desembargador “*e mais Senhores da Governança*” de ter reforçado a dotação de navios da Esquadra Imperial para dar caça a Cam Pao Sai, que se obstinava em resistir. Este não temia morrer, mas, com os seus sequazes, era “*digno de grande Ódio*”. Fazia largas considerações acerca das operações de guerra, sem nunca aludir à debandada dos seus navios, mas salientando os enormes méritos dos navios armados em Macau pela alta competência do Desembargador Arriaga. Muito se alegrava sempre que os Mandarins do Distrito o punham ao corrente dos êxitos obtidos pela frota macaense, para rematar: “*eu verdadeiramente tenho dado parte de tudo claramente a Sua Majestade Imperial, de quem se esperam certamente grandes favores, e singular graça*”.

A forma como a Hierarquia Chinesa distinguia o Magistrado Português teve mais uma eloquente demonstração em chapa do Mandarim da Casa Branca, em 11 de Janeiro de 1810. Reportava-se à oferta que lhe era feita, a título pessoal, de um navio, denomi-

² Chapa era o nome dado às cartas recebidas da China.

nado *Chuên-Chí*, do qual, logo que chegasse a Macau, podia fazer o uso que quisesse. Era o brigue que os Americanos tinham armado, em Cantão, e vendido ao Imperador Kiá King, agora denominado *Pe-ling*³, que ficava como Guarda-porto. Tinha, além do comandante, três oficiais de mar e o efectivo completo era de 65 homens. Havia, ainda, as embarcações de transporte de mantimentos para a Esquadra da frente, duas lorchas – a *Leão* e a *Atrevido* –, além do champatião⁴ *Desempenho*. Estas três unidades de logística totalizavam 63 homens.

Entretanto, o Suntó mandou oferecer outro navio, ainda a título pessoal, a Miguel de Arriaga. Este era uma galera, armada pelos ingleses. Registe-se que o Imperador repudiava o auxílio oferecido pelos anglo-saxões, oferecendo ao aliado português o que deles obtivera.

O Desembargador justificou a aceitação destes dois presentes, “*porque além de terem sido eles que os quiseram dar, quis tirar de Cantão dois mananciais de planos que incomodaram a Soberana Independência de SAR neste importante Domínio, seja pelas relações subsequentes com o Governo Imperial seja com as Nações Aliadas a quem pertencem os especuladores voluntários que não faltariam*”. O brigue, que valeria 8 mil Patacas, foi entregue ao Senado, que o destinou à guarda do porto, como já referido. Quanto à galera, quando chegasse de Vampu, onde estava ancorada, faria “*aplicação de parte do seu valor para a restauração de Portugal, quando SAR se Sirva aceitar esta lembrança de um fiel Vassalo*”.

Poucos dias depois, a coroar o ambiente de optimismo que envolvia todas as apreciações do desempenho da frota portuguesa, aconteceu a grande e decisiva vitória, na Boca-do-Tigre, onde, uma vez mais, os navios de Macau tiveram de se haver sem o amparo das embarcações imperiais, com a esquadra do temível Cam Pao Sai. Esta era composta por não menos de trezentos juncos, a somar mais de mil e quinhentos canhões e tendo a bordo para cima de vinte mil homens! Do lado português, a meia dúzia de veleiros totalizava cento e dezoito canhões e pouco mais de setecentos homens... Nessa manhã de 21 de Janeiro de 1810, a batalha foi tremenda, com o ribombar dos canhões por mais de uma hora, ininterruptamente. As tentativas de abordagem do inimigo, que não tinha dificuldade em dispor os seus navios em círculo envolvente, colocavam-nos ao alcance da artilharia macaense, que fazia estragos importantes. Acontecia, até, que a disposição do cerco dos piratas fazia com que tiros perdidos seus fossem atingir os próprios piratas! No meio da feroz refrega foi o *Princesa Carlota*, a menor das embarcações lusitanas mas a mais antiga nesta guerra, a desferir o golpe providencial, que, definitivamente, desmoralizou o inimigo. A esquadra dos piratas integrava um Pagode flutuante, dotado de guarda formada por numerosos juncos, em que Cam Pao Sai concentrava a sua estratégia

³ Em homenagem ao nome do Suntó.

⁴ Não se identifica este tipo de embarcação. É natural ser corruptela ou variante aumentativa do “sampan”, embarcação chinesa com um mastro amovível. Nesta época, o actual “sampan” era grafado de várias formas, entre as quais “champão”, “champana” e “champaneta”. Devo este esclarecimento ao colega Académico Alexandre Monteiro, arqueólogo naval.

de cultivo de superstições religiosas. O *Prinzeza Carlota* avistou-o, e decidiu persegui-lo, conseguindo desbaratar os juncos que o protegiam, e afundá-lo. “*O choro dos bonzos frenéticos e a perda dos oráculos que tantas vezes tinham incitado as hordas à vitória desanimaram todos os piratas*”. O pânico que se instalou foi essencial para a vitória, coroada pela fuga de parte da frota e pela retirada do comandante-em-chefe para uma baía pouco profunda, onde, perseguido pelo Capitão Pinto Alcoforado, à frente da Esquadra, ficou prisioneiro. Não tardou a rendição de Cam Pao Sai, contanto que, na capitulação, fossem observados os termos garantidos pelo Desembargador Miguel de Arriaga, que queria como medianeiro. O cerco manteve-se por todo o tempo que durou a circulação da notícia entre os Mandarins e o Suntuó, que, na presença do Imperador Kiá King, obteve a aprovação dos termos da rendição.

Na participação da vitória ao Governo instalado no Rio de Janeiro, o Senado destacava “*esta agradável e feliz notícia, de que deve resultar a maior glória para o Nome Português, porque com o pequeno número de seus Navios tripulados por pouco mais de 600 homens*”, tinha livrado a região de Macau e Cantão de um terrível inimigo, poderosíssimo em navios, armamento e soldados. Como tudo se conseguira com, apenas, um morto (que se especificava ser escravo) e três ou quatro feridos, acreditava-se ter sido “*obra da Providência, mais que mérito, valor e animosidade de nossa parte*”. A brevidade com que ia sair o comboio dos navios ingleses, impedia maior desenvolvimento à narrativa, mas era imperioso salientar a figura cimeira desta glória, o Desembargador Miguel de Arriaga. Por várias ocasiões o Senado tinha requerido ao Príncipe Regente o mantivesse em funções. Reiteravam esse pedido, solicitando ao Ministro fizesse presente ao Soberano o êxito alcançado e o papel determinante exercido pelo anterior Ouvidor de Macau. Recorde-se que, logo em Janeiro de 1810 fora empossado um novo Ouvidor-geral de Macau, o Desembargador Dos Guimarães Peixoto.

O antigo Ouvidor continuava a ser objecto de felicitações, por parte de Mandarins, dos grandes, como o de Hy-am-san, que considerava não haver, em toda a História dos Portugueses em Macau - que já contava mais de 250 anos – ninguém que se lhe pudesse comparar. E informava que o Vice-Rei de Cantão não perdia qualquer oportunidade para lhe tecer louvores e levar ao conhecimento do Imperador Kiá King os feitos de tão eminente personagem em proveito do Celeste Império. Os piratas tinham sido derrotados, com grande quota-parte dos navios portugueses de Macau. Ia passar a haver sossego naquela parte da China, tão atormentada por tanto tempo e “*tinham de ser louvados os grandes merecimentos do Desembargador Miguel de Arriaga Brum da Silveira*”, artífice maior do que fora alcançado.

Miguel de Arriaga não escondia a felicidade de ser em seu tempo que se extinguiu o suplício de mais de vinte anos: a pirataria nos mares da China. O nome de Portugal saía enaltecido com este feito, mas, o mais reputado era “*o de SAR o Príncipe Regente Nosso Senhor a cuja Soberana Bondade devem os seus fiéis vassallos deste importante Domínio*

a protecção que recebem da Divina Providência". Era a quem atribuíam o sossego agora alcançado, a segurança familiar e a retomada do Comércio com que sobreviviam.

Também na China o contentamento era muito grande, qualquer que fosse o estrato populacional. Vários Mandarins tinham feito chegar demonstrações de satisfação pelo desempenho da Esquadra Portuguesa, como já sublinhado. Realçava-se a circunstância de o Principal Cabeça dos Piratas, que ansiava sentar-se no trono do Imperador, cuja Esquadra não respeitava, ter sido vergado por "*seis Navios com oitocentas e tantas Praças*" e ter requerido que o intermediário da sua rendição – a processar-se em Macau – fosse o próprio Miguel de Arriaga.

Aprisionada a esquadra de Cam Pao Sai, o Capitão Pinto Alcoforado manteve o bloqueio, em conformidade com as normas militares, até que pudesse verificar-se a rendição do cabecilha vencido.

Tudo apontava para que a rendição formal de Cam Pao Sai se processasse no território de Macau. O grande articulador da acção vitoriosa dos portugueses, que pusera fim a mais de dez anos de terror nos mares da China, fora o Magistrado de Macau Miguel de Arriaga. O Vice-Rei de Cantão deliberara conferir-lhe a honra de ser quem presidiria à submissão de Cam Pao Sai à autoridade do Imperador Kíá King. Por seu turno, o Cabeça de Piratas pretendia que fosse a mesma personalidade a garantir não ser a sua rendição vexatória. Porém, o Governador Alvarenga e o Ouvidor Peixoto fizeram sobrepor ao interesse nacional a sua vontade de impedir a consagração dos méritos de Arriaga, que tal acto representaria: naqueles termos, a rendição não ocorreria em Macau. Muito do tempo passado sem que se verificasse a rendição de Cam Pao Sai resultou dos expedientes dilatórios destas duas autoridades macaenses, determinadas em contrariar a lógica de ser em Macau – sede da esquadra vitoriosa – e perante o Desembargador Arriaga que se formalizasse o termo da acção funesta do último – e mais temível – dos piratas. As duas personagens antes quiseram "*cometê-la ao Exmo. Bispo de Pekim que permanecia em Macao, que conhecendo bem não poder satisfazer a esta requisitória, por não ser conhecido do Suntó, muito menos do Cabeça dos Piratas, a não quis aceitar*". Mas, Alvarenga e Peixoto nada podiam contra a decisão do Suntó, Vice-Rei da região chinesa mais afetada pela pirataria, de que a paz fosse consagrada sob a égide do grande articulador da vitória portuguesa.

Face à oposição do Governador a rendição não podia acontecer em Macau. Porém, o Vice-Rei de Cantão decidiu que fosse nas águas do rio que banha Macau e o porto que serve Cantão, mais precisamente na Boca-do-Tigre, nas imediações de famosa fortaleza chinesa e sob a presidência do Desembargador. Em 15 de Abril, a bordo do brigue *Princesa Carlota*, o antigo Ouvidor partiu para a Boca-do-Tigre, ao encontro do Suntó e de Cam Pao Sai. Depois de conferenciar com o Vice-Rei de Cantão rumou ao navio do chefe dos piratas, onde se defrontou com "*novos obstáculos da parte dos Mandarins Subalternos, e de repente cai perigosamente doente, que o obrigou a retirar-se a sua casa*".

Ainda não tendo recuperado a saúde da grave enfermidade contraída na Boca-do-Tigre, lá voltou cinco dias depois, porque Arriaga não se conformava de não ter conseguido cumprir a missão que se impusera. Voltou a conferenciar com o Suntó, rumando ao navio almirante dos piratas, onde acertou com Cam Pao Sai os termos da sua rendição, do seu armamento e tripulações. Assim, em 20 de Abril de 1810, pela acção dos portugueses de Macau, comandados pelo Capitão de Artilharia José Pinto Alcoforado, e sob a orientação do Desembargador Miguel de Arriaga Brum da Silveira, o Império Celeste viu-se liberto da chaga da pirataria que infestava os seus mares do sul. Graças a um punhado de súbditos da Coroa de Portugal no Extremo-Oriente, a navegação comercial voltava a ser livre entre os vários portos asiáticos e o Rio das Pérolas, que abrigava Macau e a grande metrópole de Cantão, por onde se abastecia o imenso território meridional da China.

Miguel de Arriaga foi recebido em festa ao regressar a Macau após a rendição de Cam Pao Sai, com direito a ode triunfal, como na antiguidade clássica se fazia aos grandes cabos-de-guerra.

É natural admitir que a armada dos piratas não fosse tão grande e poderosa como aparece referido por várias ocasiões em que o Senado ou o Ouvidor oficiaram ao Ministério sobre este episódio. Poderia ser que os números avantajados fossem fruto da tentação de realçar a qualidade do feito lusitano. Embora se deva notar nunca ter sido encontrada, em qualquer dos documentos oficiais consultados, a mínima referência a sublinhar esse desequilíbrio de forças: seis embarcações mercantes, à pressa adaptadas a navios de guerra, com pouco mais de seiscentos homens a bordo, tinham subjogado um pirata – para mais, lendário – que comandava para cima de duzentos navios armados de numerosíssima artilharia (bem mais de mil canhões) e com equipagem que ia para além de catorze mil soldados e marinheiros. Em benefício desta postura não triunfalista existe, também, a referência feita no ofício do Senado em que se comunicava ao Governo o feito alcançado que fora “*obra da Providência, mais que mérito, valor e animosidade de nossa parte*”.

Mas, é inegável ter havido significativo desequilíbrio de forças. Em 16 de Outubro de 1810, o Mandarin da Casa Branca remeteu chapa ao Desembargador Miguel de Arriaga, com os números referentes, apenas, à armada do pirata que se rendeu a Macau – Cam Pao Sai. O Ouvidor⁵ considerou estarem subavaliados e, mesmo assim, eram referidos 183 navios, 563 canhões e 13.304 homens e mulheres a bordo. Com efeito, Miguel de Arriaga, no seu ofício de 28 de Março de 1811, que tinha apensa a tradução da citada chapa, referia que por ela o Ministro iria ter “*ocasião de observar a bicharia de que se tomou somente conta, sendo grande a parte que pelo receio dos Mandarins, e sua usual manha, se estremalhou*”. E acrescentava que o Governante se aperceberia, pela leitura dessa e de outras chapas remetidas pelos Mandarins, do “*espírito de soberba, sempre inseparável desta Nação que recebendo favores lhe custa confessá-los por escrito*”. Para rematar que “o

⁵ Em 13 de Maio de 1810, o Príncipe Regente assinou o decreto que reconduziu Miguel de Arriaga.

Suntó muitas vezes confessou que se não foram os Navios [portugueses] se não entregariam os Piratas, reconhecendo infrutifera a sua Esquadra e venais as suas Inspeções nos portos marítimos”. Iam no mesmo sentido as demonstrações públicas que tinham recebido – sempre verbalmente – fosse de Mandarins, grandes e pequenos, fosse de Chinas, pobres ou ricos.

A reflexão que autoridades na matéria fazem, hoje, ao compulsar a documentação disponível é a de as embarcações dos piratas serem, no geral, de baixa tonelagem e estrutura frágil, adaptadas à navegação em canais fluviais pouco profundos. Além disso, a artilharia dos navios lusitanos teria alcance superior à dos navios piratas, o que conferia àqueles maior poder de bombardeio. Deveria haver, também, do lado dos flibusteiros, falta de conhecimentos para o uso apropriado dos seus canhões. Ao invés, deveria haver bons artilheiros do lado nacional, sendo de sublinhar a circunstância de a expedição naval de Macau ser comandada por um Oficial de Artilharia. A maior rapidez de manobra permitida pelo tipo de velas que equipavam os navios portugueses e o maior alcance da sua artilharia seriam vantagens decisivas, porque o inimigo era fustigado muito antes de poder ter qualquer reação eficaz.

Esta retumbante vitória, que permitiu franquear os mares do sul da China ao tráfego marítimo de maior intensidade, não teve para Macau todos os proveitos que era suposto dela retirar, porque os Mandarins eram “*manhosos, pusilânimes e prepotentes*”, tendo feito letra-morta do que se convencionara serem as retribuições da Cidade lusitana em caso de derrota dos piratas. Se assim fora quando se admitira haver lugar a participação com igualdade nos despojos de guerra, quanto mais devia ser quando era sabido terem as forças militares de Macau sido deixadas sozinhas no campo de honra!

FONTES

Fontes Primárias

Arquivo Histórico Ultramarino (A.H.U.), Fundo do Conselho Ultramarino – Macau, Caixas n.º 25, 29, 30 e 32 – numerosos manuscritos.

Bibliografia

ANDRADE, Jozé Ignacio de (1826), *Memoria dos Feitos Macaenses contra os Pyratas da China: e da entrada violenta dos Inglezes na Cidade de Macáo*, Lisboa: na Typografia Lisbonnense, 2.ª edição, 1835.

INSTRUÇÃO para o Bispo de Pequim e outros documentos para a História de Macau. Reedição fac-similada da obra com o mesmo título editada em Lisboa, em 1943, pela Agência Geral das Colónias. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1988.

JESUS, C. A. Montalto de (1902), *Macau Histórico*, Macau: Livros do Oriente, 1990, Reprodução da 1.ª Edição Portuguesa em 1926, então apreendida.

TEIXEIRA, Pe. Manoel (1976), *Os Militares em Macau*, Macau: Imprensa Nacional.

A CONQUISTA DE CEUTA: ASPECTOS POLÍTICOS E ESTRATÉGICOS

Comunicação apresentada pelo académico
João Brandão Ferreira, em 21 de Abril

I. Introdução

*“O povo que compreende Estratégia Sobreviverá;
o que a não compreende Perecerá”.*

Sun Tzu

Porque fomos a Ceuta?

Esta é a pergunta primordial que assalta a todos quando confrontados com o evento.

A resposta é simples: fomos a Ceuta porque precisámos!

Provar este postulado é o principal objectivo desta arenga. Já lá iremos.

Comemorar os 600 anos da tomada de Ceuta é um imperativo histórico; um desígnio patriótico, uma afirmação de que existimos e estamos vivos e uma medida de elementar bom senso.

Ceuta marca, consensualmente o início oficial da expansão portuguesa e a saga dos descobrimentos, obedeceu a um desígnio político/estratégico com várias vertentes e um pano de fundo religioso.

Não aconteceu por acaso e a sua génese vem de trás.

Vamos começar por aí.

II. Antecedentes Remotos

*“Que o historiador não ouse dizer
Uma mentira nem esconder uma Virtude”.*

Cícero

Portugal, com as suas fronteiras continentais definidas em 1297, através do Tratado de Alcanizes (as mais antigas da Europa), possuía já uma consciência nacional acentuada, a partir do reinado de D. Dinis.

Este rei teve uma acção notável: dotou o país de uma organização político-administrativa estável e lançou as bases para um desenvolvimento económico sólido. O príncipe,

que viria a subir ao trono em 1279, com apenas 18 anos, teve uma educação esmerada¹. Seu pai, D. Afonso III, teve a rara visão de cedo o iniciar nos negócios da governação e foi o primeiro rei que deu casa ao herdeiro, com renda anual e pessoal para seu serviço. D. Dinis sofreu ainda forte influência de seu avô D. Afonso X, o “sábio”, Rei de Castela.

Logo no início do reinado, demonstrando especial intuição para os negócios diplomáticos, conseguiu resolver favoravelmente os graves conflitos (o país estava excomulgado), que opunham o poder régio aos bispos e à Santa Sé (1289). Poeta e protector das letras, traduziu obras e criou a primeira biblioteca da Corte.

Ao determinar que todos os documentos fossem escritos em língua portuguesa e não em latim, como era tradicional, tomou uma medida de grande e profundo alcance; criou os Estudos Gerais em Lisboa, primeira Universidade do Reino; reforçou a administração e fortaleceu o poder real; reorganizou os Concelhos, dando foral a vilas e cidades; limitou a aquisição de bens de raiz por parte do clero e fez inquirições às propriedades da nobreza; fomentou a justiça, reforçou a defesa do reino, pela melhoria do exército e fortificação de todos os lugares fronteiriços.

“Nacionalizou” as ordens militares com excepção da do Hospital e criou, em 1319, a Ordem de Cristo, que se revelaria de primordial importância na gesta dos Descobrimentos.



Ordem de Cristo, 1319-1834

Deu um impulso decisivo à Marinha, com a contratação do Almirante Passanha, e previu a sua sustentação, não só com pessoal capaz, mas também através da plantação do pinhal de Leiria, que forneceria a matéria-prima. O comércio foi aumentado pelo

¹ Foram seus educadores: Emérico d’Ebrad, sacerdote francês, mais tarde bispo de Coimbra; Domingos Jardo, sacerdote português, mais tarde bispo de Évora e Lisboa, e ainda aqueles que lhes serviram de aios, Lourenço Gonçalves Magro e Nuno Martins de Chacuím, que viria a ser seu mordomo-mor.

desenvolvimento das feiras e pelo incremento da ligação com os portos do Norte da Europa e do Mediterrâneo, e fez-se a primeira reforma agrária do país – de onde lhe vem o cognome de “Lavrador”...

Hábil diplomata, a que aliava dotes de estratega e conhecimentos da arte militar, negociou tratados de modo a evitar um grande envolvimento de Portugal nas contendas dos restantes reinos da Península. O reinado ficou ensombrado apenas pelas lutas com seu filho e sucessor, que não conseguiram, no entanto, prejudicar a obra realizada.

A Rainha Isabel de Aragão, sua mulher, teve um papel importante como incansável mediadora nas lutas civis já mencionadas e como aparente introdutora, em Portugal, do “Culto do Espírito Santo”, que iria moldar o catolicismo português nos dois séculos seguintes². Acabou nos altares da Igreja e no coração do povo.

Como resultado de toda esta acção, o país desenvolveu-se, fez-se forte e coeso, tornando-se um produtor agrícola excedentário. A Nação tomou consciência de si mesma, como corpo francamente autónomo³, e pôde continuar a “*viver de vida própria*”, no dizer de Jaime Cortesão.

Estava assim o reino consolidado, após a acção dos primeiros reis, que prioritariamente o alargaram e colonizaram. Esta consolidação manteve-se nos dois reinados seguintes, até que D. Fernando, não obstante as medidas acertadas de desenvolvimento interno que tomou, precipitou o reino, por deficiente avaliação, estratégias erradas e condicionalismos externos adversos, em três guerras sucessivas e desastrosas com Castela⁴. E, por fim, numa crise de sucessão gravíssima.



O génio militar de Nuno Álvares Pereira foi decisivo na Batalha de Aljubarrota

² Este culto sobreviveu nos nossos dias, apenas, nos Açores e na povoação do Penedo, na Serra de Sintra e na Festa dos Tabuleiros em Tomar. Nalgumas povoações do Nordeste brasileiro ainda se encontram também, reminiscências deste culto.

³ *História de Portugal* – Barcelos – Vol. III, Pág. 295.

⁴ Diz-se que foi a primeira vez que os cofres do Estado se encontraram vazios. No entanto, D. Pedro I tinha acumulado grandes riquezas, o que teria certamente alimentado a ambição de D. Fernando, chegando Fernão Lopes a chamar-lhe o “*mais rico rei que em Portugal foi até ao seu tempo*”.

Crise que se prolongou desde 1383 a 1385 e que foi finalmente resolvida politicamente, através da eleição do Mestre de Avis para Rei, em 1385, nas Cortes de Coimbra, onde pontuou o Dr. João das Regras; e militarmente, através de toda uma campanha militar que culminou em Aljubarrota e Valverde, onde se agigantou a figura do Condestável D. Nuno Álvares Pereira, a quem os portugueses ficaram, indubitavelmente, a dever a sua independência.

Desta crise, como das guerras de D. Fernando, ressalta um facto primordial que iria a partir daí marcar toda a nossa História: a aliança com a Inglaterra⁵. Esta aliança tentou sempre contrabalançar o maior poderio continental do nosso vizinho, sendo assim um apoio externo para o que nos faltava em poder próprio. De salientar ainda a “natural” união que muitas vezes existiu entre a Espanha e a França, contra a coligação anglo-lusa.

A vitória de Aljubarrota teve consequências enormes, não só ao nível interno, como no externo, e a sua lembrança e significado perduraram pelos séculos fora até aos nossos dias. Influuiu ainda psicologicamente nos adversários. Nos portugueses, por lhes inculcir um certo sentimento de superioridade face a Castela e um pensamento militante de não se deixar submeter; nos Castelhanos, pela convicção que criaram, quanto à capacidade de resistência dos portugueses e à sua imprevisibilidade.

Não se conformou o rei castelhano com a derrota sofrida e jurou vingança. O conflito durou mais de 26 anos, durante os quais nunca esmoreceu o ânimo português. Fatigou-se Castela e, em 31 de Outubro de 1411, era firmada a paz. Mesmo assim, esse tratado só veio a ser ratificado em 1431 e 1432, respectivamente, por D. João II de Castela e D. João I, de Portugal. Nesta ratificação, o rei castelhano renunciou por si e por seus sucessores a qualquer domínio e senhorio, real ou pessoal, que pudesse ter, por qualquer título, aos reinos de Portugal e do Algarve⁶.

⁵ O primeiro tratado data de 1373 e previa o apoio de D. Fernando às pretensões do Duque de Lencastre ao trono Castelhana. (2ª Guerra com Castela). Em 1381, o Conde de Cambridge desembarca em Portugal com tropas (3ª Guerra). Já em tempo de D. João I vieram para Portugal alguns contingentes ingleses e, na sequência de Aljubarrota, é assinado o Tratado de Windsor, de 8 de Maio de 1386. Pela sua importância para o futuro, vale a pena transcrever os principais aspectos deste tratado. Por ele se estabelece “*uma liga, amizade e confederação real e perpétua*”, entre os dois reinos, segundo a qual cada um deles seria obrigado a prestar auxílio e socorro contra todos os que tentassem destruir o outro, salvo contra “*o soberano pontífice romano actual, Urbano, e seus sucessores, e Wenceslau, rei dos Romanos e da Boémia, e João rei de Castela e de Leão, Duque de Lencastre, tio de el-Rei de Inglaterra*”. Outras cláusulas existem pelas quais se oferecem segurança e capacidade de comerciar aos naturais dos dois reinos, se veda aos mesmos qualquer auxílio a inimigos, se proíbe às partes contraentes o ajustamento de tréguas ou amnistias separadas, etc. Tratando-se de uma liga perpétua, foi previsto que os herdeiros e sucessores dos reinos de Portugal e Inglaterra fossem “*obrigados a jurar e a renovar, ratificar e continuar*”, as suas alianças “*solene e publicamente, em presença das pessoas notáveis*”, dentro do prazo de um ano a partir da respectiva coroação (ver Martinez, Pedro S., *História Diplomática de Portugal*, pág. 59). No seguimento deste tratado, D. João I, viria a apoiar o Duque de Lencastre nas suas pretensões ao trono de Castela. De notar que toda esta acção que vem do tempo de D. Fernando tem como pano de fundo a guerra dos Cem Anos.

⁶ Martinez, Pedro S., *História Diplomática de Portugal*.

Pode assim dizer-se que Portugal tinha vencido a sua primeira grande crise. A revolução tinha provocado também mudanças sociais profundas. Grande parte da velha nobreza estava morta, tinha-se exilado ou perdera os seus domínios; muitos, sobretudo em Lisboa e Porto, dos que tanto ajudaram o Mestre de Avis na sua caminhada para o Poder, depois dele ascenderam a fidalgos. O próprio povo anónimo ganhou força pela forma como se manifestou e apoiou a causa Nacional.

Conseguida a Paz, retemperada a economia, florescendo o comércio marítimo e existindo coesão e fortaleza de ânimo (derivada do transe vitorioso por que todos haviam passado), estava o reino pronto a abalançar-se em novos empreendimentos.

Quase três séculos eram passados sobre a sua fundação.

III. Causas Próximas

*“Cousas que pertencem a um bom capitão:
Diligência nos negócios
Fortaleza nos perigos
Engenho (esperteza) no agir
Rapidez na execução
Prudência em relação ao futuro
(atento ao que há-de vir)”*

Livro dos Conselhos de El-Rei D. Duarte

Criadas as bases morais e materiais, e existindo uma liderança esclarecida, gerou-se uma dinâmica de desenvolvimento e expansão. A questão que se punha era a de saber para onde e como.

Não existe concordância entre autores sobre as causas determinantes da expansão portuguesa. Do emaranhado de razões vamos tentar descortinar as mais importantes:

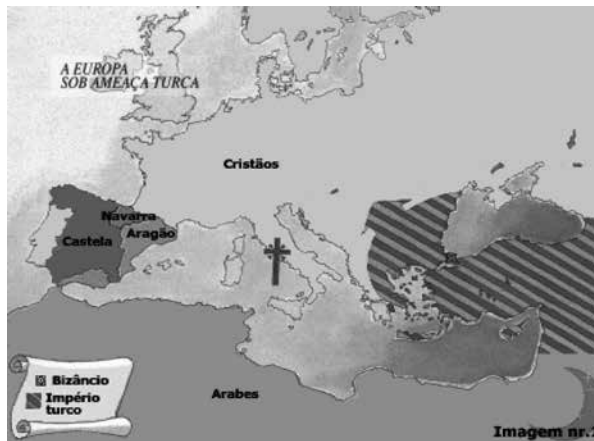
1. *Factores Geopolíticos.* O primeiro aspecto a considerar era a situação geopolítica do país. Esta percepção era clara no pensamento da época. Já Zurara nos dizia: *“porque nós de uma parte nos cerca o mar e da outra temos muro no reino de Castela”*⁷.

O mar tinha sido o início, juntamente com os portos e bacias hidrográficas, factor preponderante na individualização do país. Foi também evidente o modo como desde o início se procurou obter o domínio da costa algarvia, necessária a garantir uma coerência geopolítica. Pelo mar se comerciava, por ele eram mais fáceis os transportes e as ligações, e por ele poderia vir auxílio - como aconteceu com os cruzados e com os ingleses, por exemplo.

⁷ *Crónica da Tomada de Ceuta.*

É de crer que os portugueses detivessem já um conhecimento completo da sua costa e uma boa experiência da vida no mar, assim como das técnicas de construção naval. Tudo isto derivava do comércio com o Norte da Europa e com o Mediterrâneo, que tinha tido o seu início logo no séc. XII e que não mais parou de se desenvolver; das pescas, que cedo constituíram actividade importante para as povoações ribeirinhas, sendo essa actividade estendida às costas de Marrocos e, mais tarde, à Terra Nova; e, finalmente, da actividade militar.

Data do reinado de D. Afonso Henriques a constituição da primeira Esquadra e a nomeação de D. Fuas Roupinho⁸, que se pode considerar o primeiro almirante português. A actividade militar manteve-se nos reinados seguintes, não só na ajuda da conquista de vilas e cidades em poder dos mouros, como na luta contra a pirataria. Foram várias vezes enviadas forças navais para ajudar Castela e Aragão na luta contra os sarracenos, e empregues também nas guerras e escaramuças que fomos tendo com os castelhanos. O facto de na nossa fronteira terrestre apenas haver um vizinho – Castela que se tinha unido a Leão, em 1230 – e desta possuir um potencial superior ao nosso dava-nos uma sensação de cerco, agravado pelas provas de inimizade tantas vezes reveladas e na tentativa de “absorção” do reino, durante a crise de 1383-1385, que tão viva ficou na memória dos portugueses.



É certo que, na Península, havia ainda território para conquistar ao agareno: o Reino de Granada. Mas esse território era considerado zona de influência de Castela e Aragão e, desse modo, a nossa eventual intromissão iria entrar em conflito com aqueles. E por outro lado não convinha a Portugal, na altura, enfraquecer Granada, até porque a união daqueles dois reinos (Castela e Aragão)⁹ já era passível de se vislumbrar, o que para os portugueses não deixaria de ser fonte de preocupação acrescida.

⁸ Que, curiosamente viria a morrer em combate numa expedição a Ceuta.

⁹ O que se viria a efectuar sob Fernando e Isabel – os Reis Católicos, em 1479.

Por outro lado os ingleses tinham-se desinteressado politicamente pela Península Ibérica, transferindo o seu esforço contra a França, pelo que a Corte de Lisboa, não poderia contar com os seus recentes aliados; aliança que só voltou a ter importância extraordinária durante a longa Guerra da Restauração.

Por tudo isto, criou-se uma natural predisposição nos portugueses para explorarem e aproveitarem o mar oceano em seu benefício e, sem embargo de tentarem defender e manterem estável a fronteira terrestre, havia que, a todo o transe, garantir a liberdade de acção na fronteira marítima.

Toda esta actividade seria reforçada se conseguíssemos pontos de apoio exteriores que nos servissem de retaguarda, garantissem “profundidade” estratégica e permitissem desferir golpes em eventuais inimigos.

Ceuta surge perfeitamente enquadrada neste âmbito. Aliás, o facto nem sequer era novo, já que desde o reinado de Afonso IV se organizaram expedições às Canárias, que acabaram por ficar nas mãos de Castela, pelo Tratado de Alcáçovas, de 1479, que cedo também achou interesse na região.

Consideram-se, assim, os factores geopolíticos e geoestratégicos como os principais que levaram os portugueses a Ceuta.

2. *Factores Políticos.* A nova dinastia tinha nascido de aclamação popular, em Cortes reunidas para o efeito, por o trono ter sido declarado vago. O sucessor no trono era filho ilegítimo de rei, o que à partida deveria ser um impedimento. E toda esta situação era a primeira vez que se passava em Portugal.

Um feito de armas internacional e logo contra os inimigos da Fé Cristá – D. João I até então apenas tinha terçado armas contra outros cristãos – seria certamente um factor muito importante na afirmação e legitimação, interna e externa, da nova dinastia portuguesa.

3. *Factores Religiosos.* Foram importantes e mantiveram-se importantes ao longo dos tempos. Para os percebermos, é fundamental compreender o espírito da época. A luta contra os mouros era um dever para os cristãos. Existia um espírito de cruzada. Começava, também, a surgir o perigo turco, no Oriente, e os Papas mantinham uma exortação constante relativa à conquista das terras e das almas para a cristandade. Dado o espírito religioso que se vivia e a autoridade dos pontífices, é natural que tal calasse fundo nos príncipes e no povo.

Muitas bulas foram expedidas nesse sentido¹⁰. Estava assim legitimada toda a guerra feita a infiéis, já que era “serviço de Deus”.

¹⁰ Bulas de 1239 e 1241, de Gregório IX; bula de 1245 de Inocêncio IV; bulas de 1274 e 1275, de Gregório X; bula de 1341, de Bento XII e bula de 1403, de Bento XIII; bula de cruzada, de 20/3/1411, do anti Papa João XXIII.

Por outro lado, a tomada de Ceuta aumentaria o nosso poder e prestígio face à Santa Sé e aos outros Estados, nomeadamente Castela, Aragão, Granada e até as Repúblicas Italianas. Cabendo ainda este último aspecto nas razões de índole estratégica.



4. *Factores de Ordem Económica.* Estas foram consideradas as primordiais por vários autores (vd. António Sérgio). É evidente que toda a empresa guerreira é vista sob uma óptica de custos e ganhos – que não são apenas monetários, note-se – e Ceuta não fugiria à regra. Mas já discordamos da primazia. Sabia-se das riquezas acumuladas na cidade, fruto do comércio e dos despojos dos piratas que o seu porto abrigava, mas já se contesta a produção de cereais, que apenas se produziam em quantidade cerca de 300 a 500 Km a sul, além da inexistência de manufacturas valiosas ou outros recursos naturais. A não ser que se considerasse o aniquilamento da pirataria ou o maior controlo do estreito de Gibraltar, e logo do comércio que por ele se fazia, como objectivos económicos. A nós nos parecem estratégicos.

É natural que as riquezas existentes tenham sido avaliadas em termos de cobrirem as despesas da expedição. Mas, tomada a cidade, estas riquezas não se voltariam a reproduzir, e disso deviam estar conscientes D. João I e seus colaboradores. Se dúvidas houvesse, elas desapareceriam dado o desvio das caravanas de comerciantes para outras zonas e o constante assédio a que Ceuta foi submetida, desde a sua queda.

5. Um conjunto de *Factores Diversos* foi importante à empresa. Nele devem ser considerados o espírito guerreiro e aventureiro da nobreza e de outros estratos do povo, não só inerentes ao espírito da cavalaria, como também à memória ainda viva das lutas recentes com Castela. Os filhos do rei, homens de grande estofo moral e intelectual, aspiravam a grandes feitos e ainda não tinham sido armados cavaleiros, o que veio a acontecer a três deles (D. Duarte, D. Pedro e D. Henrique), após a conquista de Ceuta.

A curiosidade “científica” começava também a despertar interesse nos coevos. Assim, chegavam a Portugal notícias sobre outras terras longínquas, mapas, navegação em alto mar, dados sobre astronomia e geografia, relatos fantásticos, indicações de riquezas distantes... É de crer que tudo isto ajudasse á procura do que estava para além do mar.

Pode-se, deste modo, concluir que as razões que levaram os portugueses a Ceuta são complexas. Mas nada aconteceu por acaso. Antes a ideia foi pensada e amadurecida, correspondendo a um objectivo nacional. Teve um local, uma data e os meios apropriados. No entanto, nada poderia ter sido feito se o povo português não estivesse possuído de um carácter e uma coesão próprios, duma percepção das suas virtudes e capacidades, isto é, do estado moral e psicológico propício à empresa.



IV. A Conquista de Ceuta

“Tal há-de ser quem quer, c’o dom de Marte imitar os ilustres e igualá-los; voar c’o pensamento a toda a parte. Adivinhar perigos e evitá-los com militar engenho e sutil arte. Entender os inimigos e enganá-los. Crer em tudo, enfim, que nunca louvarei o capitão que diga: Não cuidei”

Luís de Camões, *Os Lusíadas*, Canto VIII, 89

A tomada de Ceuta foi fácil, porque criteriosamente planeada. Data de 1409, ou até antes, e, seguramente, de 1412 a ideia do empreendimento. Os seus preparativos começaram no maior segredo: recrutamento de marinheiros e homens de guerra, arranjo de navios e apetrechos, armamento e outros.

Respeitou-se aquilo que muito mais tarde se veio a conhecer pelos “Princípios da Guerra”:

- O Princípio do Objectivo, ou seja a definição do que se pretende atingir;
- O Princípio da Ofensiva, ou acção de levar a guerra ao inimigo;
- O Princípio da Concentração de Forças, no ponto decisivo;
- O Princípio da Economia de Forças, quer dizer o doseamento das forças para as diferentes fases da manobra;

- O Princípio da Surpresa, que resulta na acção de surpreender o inimigo;
- O Princípio da Segurança, que é justamente o de não sermos surpreendidos;
- O Princípio da Mobilidade, que é o movimento para a acção;
- O Princípio da Conjugação de Esforços, para um fim comum;
- O Moral, que garante o ânimo para a luta.

Azurara atribui a João Afonso de Alenquer, Vedor da Fazenda e “*homem cuja clareza de entender fora a principal causa do seu acrescentamento*”¹¹, a ideia da empresa. D. João I meditou longamente sobre o assunto e, para o decidir em definitivo, convocou um Conselho em Torres Vedras¹². Estiveram presentes, D. Nuno Álvares Pereira, o Chanceler João das Regras, o já citado João Afonso, o Arcebispo D. Lourenço, o Almirante Passanha, D. Álvaro, Marechal de Campo e irmão do Condestável, a própria Rainha e os filhos¹³. Chegou-se a consenso e decidiu-se levar a empresa por diante.

No fim um dos presentes, João Gomes da Silva, tomou a palavra e disse: “*Quanto eu, Senhor, não sei all que diga senão ruços além*”¹⁴.

Fora tomada uma decisão histórica da maior consequência para a vida presente e futura, da Nação.

Cabe registar dois aspectos estrategicamente significativos: o primeiro tem a ver com o cuidado posto na preparação da expedição, onde é mister salientar a recolha de informações realizada. Assim, encarregou-se o Prior do Hospital, Álvaro Gonçalves Camelo, e o Capitão Afonso Furtado de irem em missão ao Reino da Sicília¹⁵, passando por Ceuta (seu objectivo principal), e recolherem o máximo de elementos sobre a sua topografia e defesas. O outro aspecto tem a ver com a actividade de contra-informação. Os preparativos da expedição, por serem morosos e envolverem muitos meios, foram do conhecimento dos reinos de Castela, Aragão e Granada. Todos eles enviaram emissários para saber a que se destinava tão grande armada. Aos dois primeiros foram dadas garantias de que nada se intentava contra eles, mas ao último foi mantida a dúvida.

Pôs-se também a correr que a expedição se destinava a atacar o Príncipe da Holanda, por actos de pirataria praticada por naus flamengas, tendo-se o cuidado de o avisar das reais intenções e, até, a de atacar as forças francesas na Normandia...

¹¹ *Crónica da Tomada de Ceuta*.

¹² Antes já tinha colocado várias questões, que pretendia ver dilucidadas e que se podem resumir em:

- Quais as vantagens para o país neste empreendimento?
- Como reunir os meios para o levar a efeito?
- Como é que, em termos de segurança, o devíamos efectuar?
- Qual a finalidade da operação?
- Quais as suas vantagens?

Estas questões foram estudadas, entre outros, pelos três infantes mais velhos, sendo porta-voz da resposta o Infante D. Henrique, tido pelo mais entusiasta da empresa. Ver *Crónica da Tomada de Ceuta*, por Zurara.

¹³ Estiveram ainda presentes, o Conde de Barcelos, os Mestres de Cristo, Santiago e Avis, o Prior do Hospital; Gonçalo Vaz Coutinho, Martim Afonso de Melo, João Gomes da Silva e outros.

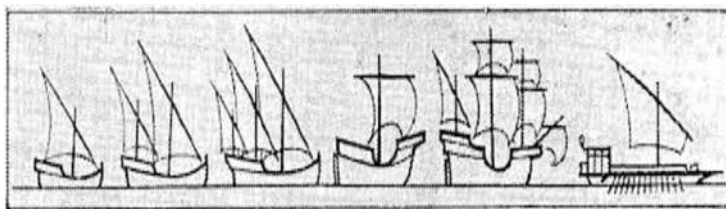
¹⁴ A palavra “ruços” tem aqui o significado de “veteranos”, “idosos”, “velhos”. Ver Zurara, ob. cit.

¹⁵ Sob o pretexto de irem pedir a mão da Rainha para o Infante D. Pedro.

Assim se lançou uma cortina de fumo sobre os verdadeiros objectivos.

A frota de 212 navios – dos quais 59 galés, 33 naus e 120 embarcações pequenas – abandonou Lisboa a 25 de Julho de 1415, apesar do falecimento da Rainha, cinco dias antes, em Odiveelas.

Dadas as circunstâncias, o facto pode considerar-se anormal para os costumes da época. O pedido da Rainha, antes de morrer, para nada ser alterado, a manutenção do moral e da surpresa terão, certamente, pesado na decisão do Rei em partir na data aprazada.



Tudo que era gente importante no reino embarcou na armada. Esta escalou Lagos e, após um episódio que poderia ter deitado tudo a perder¹⁶, aportou a Ceuta em 21 de Agosto, tendo-a tomado de assalto no dia seguinte.

Consta que tivemos oito mortos...

A 23, a grande Mesquita foi purificada e transformada em Catedral, onde o Rei armou cavaleiros os seus filhos Duarte, Pedro e Henrique.



¹⁶ Já depois de Gibraltar o rei convocou o seu conselho e alguns lembraram haver maus presságios, tais como a morte da Rainha, os ventos contrários, etc. O rei manteve a serenidade e o propósito afirmando “*mais queria morrer em provar sua força fazendo seu dever, do que tal guisa se partir, porque os sinais e aventuras aos homens bons não hão-de fazer conta quando certos de que agem diretamente, e mais devem continuar até mais não poder*” (D. Duarte, *Leal Conselheiro*, XIV).

Foi decidido manter a cidade, embora não houvesse unanimidade, cujo governador passou a ser D. Pedro de Meneses, a quem foi confiado um contingente de 2.500 homens. O resto da armada regressou a Portugal, em 2 de Setembro de 1415. Desde aí, Ceuta passou a ser assediada pelos mouros, que nunca aceitaram a sua perda.



Assim se concluiu aquele que se considera o primeiro passo na expansão ultramarina portuguesa.

V. Consequências da Conquista de Ceuta

“Mais queria morrer em provar sua força, fazendo seu dever, do que de tal guisa se partir, porque os sinais e aventuras aos homens bons não hão - de fazer conta quando certos de que agem diretamente, e mais devem continuar até mais não poder”.

Resposta que deu D. João I a quem lhe apontava o que era tido por maus presságios.

Para alguns autores a tomada de Ceuta revelou-se um fracasso, não só porque as riquezas que se esperavam encontrar e, ou, manter, desapareceram com a presença portuguesa, como as despesas com a sua manutenção e as perdas humanas, que a má vizinhança marroquina causava, eram a prova evidente dessa conclusão.

Se as coisas fossem assim tão lineares tal constituiria um atestado de incompetência e masoquismo às sucessivas gerações de líderes portugueses que nunca quiseram abandonar a cidade e até sacrificaram um infante da Casa Real para que não se perdesse o senhorio da cidade...

Ceuta só se perdeu em 1640, dado que foi a única possessão portuguesa em todo o mundo – um facto notável – que não aclamou de imediato D. João IV, por razões ainda

mal dilucidadas que, aparentemente, se prenderam com o facto de a cidade estar completamente dependente do abastecimento que lhe vinha da Andaluzia.

Mas o mesmo sucedia com outras praças que optaram por ficar portuguesas...



A mim parece-me, que o então governador D. Francisco de Almeida – aliás um notável militar com provas dadas – se armou em “democrata” e pôs o assunto a votos, tendo a maioria do Conselho decidido pela Coroa Espanhola. Tal facto, porém, só foi reconhecido pela Corte Portuguesa, no Tratado de Lisboa, de 1668.

Parece que, até hoje, os nossos vizinhos não estão nada preocupados com os “custos” que a manutenção da cidade que ainda ostenta as cores da nossa Lisboa – e cuja conquista originou o nome de “tripeiros” aos habitantes do Porto – dizia, lhes tem causado até hoje...

Este tipo de pensamento, muito em voga entre contemporâneos, não só revela uma estreiteza de vistas como também uma visão tecnocrática da vida, onde tudo se resume ao vil metal.

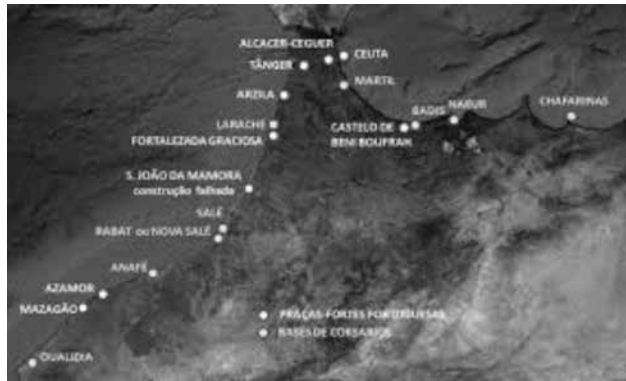
É um facto que a manutenção de Ceuta, se revelou “*um grande sorvedouro de gente e dinheiro*”, no dizer do infante D. Pedro, mas as suas virtualidades, geoestratégicas e geopolíticas eram muito importantes.

Além de ter passado a ser um centro fundamental do curso e do anti-curso português – lembro que D. Pedro de Menezes manteve-se capitão de Ceuta durante 1415 e 1430 e entre 1434 e 37, tendo morrido no cargo e riquíssimo.

A situação de Ceuta ficou, mais tarde, protegida pela conquista de Alcácer Ceguer, em 1458 e Arzila e Tanger, em 1471; expedições antecedidas pelo desastre de Tanger, em 1437, e que tinha o mesmo objectivo.

Ceuta constituiu-se apoio para as navegações e pescarias, costa africana abaixo e juntamente com a Feitoria de Arguim e a colonização dos Arquipélagos da Madeira e Açores, formaram uma vasta área no Atlântico cuja importância estratégica era nova, em que o principal actor era Portugal, o que lhe conferia um valor geopolítico acrescido.

D. João I negociou ainda o casamento do seu herdeiro com D. Leonor, filha do Rei de Aragão, Fernando II, e o do seu filho Pedro com a filha do rival daquele, o Conde de Urgel.



Para além disso, numa notável manobra diplomática, casou a sua filha Isabel com o Duque da Borgonha e ainda a sua filha natural, Beatriz, com o 12º Conde de Arundel.

Todas estas iniciativas visavam precaver uma futura hostilidade castelhana; prevenir uma possível união entre Castela e Aragão; garantir o fluxo de comércio com o Mediterrâneo e o Mar do Norte; ter apoios na Flandres e ainda exercer pressão sobre a Monarquia Franca o que minorava possíveis entendimentos entre esta e a Meseta Castelhana, ao mesmo tempo que agradava à Inglaterra!

Muita falta nos faz ter, hoje em dia, gente esclarecida e corajosa como esta!...

A conquista de Ceuta granjeou um enorme prestígio à Coroa Portuguesa, pelo que representava para a Santa Sé e toda a Cristandade, o que era também relevante face às nossas desconfianças para com Castela. E de Ceuta poder-se-ia atacar outras praças mouras e o Reino de Granada, ao mesmo tempo que dificultava o reforço deste, ido do Norte de África.

VI. Conclusões

“Um povo que deixa de saber qual é a sua verdade fica perdido nos labirintos do tempo e da história, sem valores claramente definidos, sem objectivos grandiosos claramente anunciados”.

Bento XVI, Lisboa, 12 de Maio de 2010

Vamos analisar sinteticamente as opções estratégicas tendo em conta a sua adequabilidade, exequibilidade e aceitabilidade¹⁷ consideradas como “provas” da Estratégia.

¹⁷ Isto é: se consegue realizar o objectivo pretendido; se há meios disponíveis para alcançar a estratégia e mantê-la e se os custos são compatíveis com os ganhos a obter.

Na perspectiva que antecedeu Ceuta, podemos descortinar duas tendências básicas: A que defendia o desenvolvimento do reino baseado no comércio com o Norte da Europa e Mediterrâneo e na manutenção de ligações com os reinos europeus e a intervenção na Península, nomeadamente na guerra a Granada. Arriscar-nos-íamos, assim, à constante negociação de alianças e a guerras variadas. Esta corrente era encabeçada pelo Infante D. Pedro.

E a que defendia a expansão para o Norte de África, como forma de contrabalançar o poder castelhano e aumentar as potencialidades do mar oceano, mantendo a paz na Península e desenvolvendo ao mesmo tempo o comércio e dilatando a Fé. Esta tese encontrava no Infante D. Henrique o seu acérrimo defensor¹⁸.

Tudo ponderou D. João I. E, devidamente assistido pelas personagens de maior nomeada do seu tempo, decidiu pela segunda alternativa.



Salientam-se as principais linhas de força políticas e estratégicas, que acabaram por imperar:

- Consolidação da independência, através do tratado de paz com Castela (de 1411, ratificado em 1431) – isto é, garantir a segurança da retaguarda;
- Desenvolver economicamente o Reino, pelo incremento da agricultura e pescas e pela exploração de recursos, actividades já bem firmadas nos reinados anteriores, mas prejudicadas desde as guerras de D. Fernando;
- Garantir o comércio com o Norte da Europa, onde já possuíamos uma Feitoria em Bruges, e com o Mediterrâneo, onde se destacavam as Repúblicas Italianas. Do mesmo modo, foi reconhecida a importância da posição geográfica do país e dos seus portos para o comércio internacional. Desenvolveram-se, em especial, os de Lisboa e Porto, com a criação de alfândegas, confrarias de artesãos e mercadores, e outros;

¹⁸ Pode-se ainda descortinar, em termos gerais, uma tendência nos mais velhos do reino para manter a paz e gozar a prosperidade que ela permitia e um desejo nos mais novos de acções bélicas e de expansão.

- Procura de um equilíbrio geopolítico com a conquista de Ceuta¹⁹. Esta proporcionava um ponto de apoio fora do Continente em relação à potência que nos cercava por terra; permitia o controlo do Estreito de Gibraltar, fundamental para o comércio marítimo; podia constituir-se base de ataque contra a retaguarda dos mouros de Granada e contra os castelhanos; permitia a erradicação dos piratas na área, impedindo a passagem destes para as nossas costas; constituía uma testa-de-ponte que permitia um eventual deslocamento para Sul ou Este; antecipava um movimento semelhante por parte de outras forças (por exemplo, Almadia tinha sido atacada, sem êxito, em 1390, por franceses e genoveses). Finalmente mino- rava a debilidade geográfica do país, constituído por uma faixa N/S com pouca profundidade E/O e extensa fronteira terrestre;
- Procura de apoio numa potência marítima. A escolha recaiu na Inglaterra. Ao princípio, reforçaram-se apenas os laços comerciais, mas, logo no reinado de D. Fernando, a aliança funcionou em termos militares²⁰. Com D. João I, a aliança estreitou-se, tendo um contingente inglês combatido em Aljubarrota. Logo depois reforçava-se o tratado anterior, pelo de Windsor, e o rei português passou a apoiar as pretensões do Duque de Lencastre ao trono castelhano. Com a desis- tência daquele, cessou a intervenção inglesa na Península Ibérica. Com a passa- gem do século, os ingleses tiveram outras preocupações (sobretudo a França) e desinteressaram-se da Península. Este facto poderá ter induzido, também, o rei português a ir para Ceuta, já que teria visto o apoio exterior diminuir;



- Procura da legitimação da expansão em Marrocos. Foram consultados teólogos sobre a justeza da luta e procurou-se o apoio da Santa Sé (que não faltou), para a expedição. As bulas papais, que naquele tempo constituíam leis de Direito Internacional, além de abençoarem as acções contra o infiel, determinavam a posse das terras conquistadas ou descobertas para a Coroa Portuguesa e seus descendentes;

¹⁹ Interessa referir que a ideia da expansão ultramarina é anterior a Aljubarrota, como o prova a coloni- zação frustrada das Canárias, desde o tempo de D. Afonso IV.

²⁰ Tratado de 1373, o mais antigo, do género, em todo o Mundo.

- Procura de paz e neutralidade na Península, não só através da mediação dos conflitos que opunham Castela e Aragão, como ainda dos casamentos efectuados. O matrimónio de sua filha Beatriz com o Filipe “o Bom”, Duque de Borgonha, visava a influência a norte, de modo a ligar a política comercial do Atlântico Sul com o Norte da Europa.



Em resumo, D. João I preocupava-se, fundamentalmente, em conseguir um equilíbrio geopolítico vantajoso para Portugal, que lhe permitisse minorar vulnerabilidades e alargar as suas potencialidades através da exploração que o Atlântico Sul oferecia. Garantia-se, assim, o acesso a duas regiões fundamentais do comércio, uma a Norte e outra no Mediterrâneo, e a manutenção de um ponto de força militar a Sul, que era também um foco de pressão sobre a Península. Esta ideia de aproveitar o Atlântico como elemento de Poder é um dado novo para a época e é obra dos portugueses.

Conclui-se, do exposto, a adequação da conquista de Ceuta aos objectivos geopolíticos traçados, a existência de meios para os levar a efeito e sua sustentação, havendo ganhos em relação aos custos. O país estava motivado para esta conquista e consciente das razões que lhe assistiam. A liderança foi efectiva e feliz e a política eminentemente nacional.

VII. Fecho

“Não há vento favorável para aquele que não sabe para onde vai”.

Séneca

Como já se disse a Tomada de Ceuta – que representa também a primeira grande operação anfíbia desde o fim do Império Romano – foi o acto fundacional da grande expansão marítima portuguesa.

E não apenas da expansão portuguesa, pois é também o início da “exportação” da civilização europeia para todo o mundo.

Portugal manteve-se no Norte de África 354 anos, até ao abandono de Mazagão, em 1769, a que se seguiu o notável Tratado de Paz de 1774²¹.

E deu origem, outrossim, a duas escolas de pensamento geopolítico português – como se diria hoje em dia – que nos acompanharam até hoje.

A primeira está consubstanciada nas ideias do Infante D. Pedro; a segunda, nas ideias do Infante D. Henrique.



Em síntese, a primeira, talvez marcada pela dilatada viagem que o Infante D. Pedro empreendeu pela Europa culta, da época – que, aliás lhe valeu o título “do das sete partidas” – privilegiava o comércio e as ligações políticas e culturais com a Europa do Norte e do Mediterrâneo, sem no entanto pôr em causa a expansão ultramarina, sem embargo de não pretender um empenhamento no Norte de África.

Privilegiava assim, a “continentalidade”.

Por sua vez a “Escola Henriquina”, sem pôr em causa as ligações às outras nações europeias, privilegiava a expansão ultramarina como forma de contrabalançar o Poder Castelhana (mais tarde, Espanhol), a fim de manter a paz na Península.

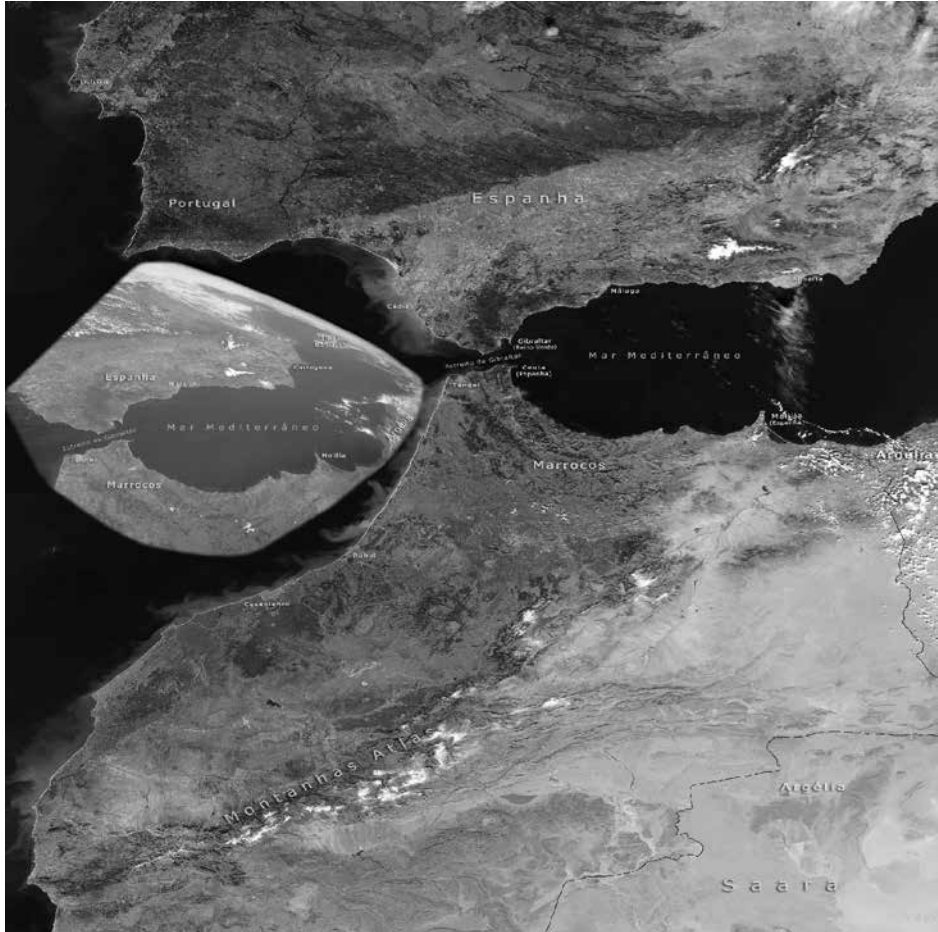
Era adepta ainda no empenhamento no Norte de África não só por razões estratégicas, mas também por um ideal de Fé e de Cruzada.

Punha, pois, o acento tónico na “marítimidade”.

²¹ E, mais recentemente, ao Tratado de Boa Vizinhança, de Amizade e de Cooperação, assinado em 30 de Maio de 1994. Para trás tinha ficado alguma tensão nas relações entre os dois países, devido à oposição de Marrocos (apesar de moderada), à presença portuguesa em África, durante a guerra que enfrentámos entre 1961 e 1974.

É esta dialéctica e este balancear de opções, que nos acompanharam nos últimos seis séculos, com nítido predomínio da opção atlântica, até 1974, mesmo quando durante 60 anos da Coroa Dual, predominaram os interesses filipinos.

Até hoje quaisquer que fossem as opções portuguesas, os interesses nacionais saíram sempre prejudicados quando nos metíamos ou éramos arrastados para as contendas europeias.



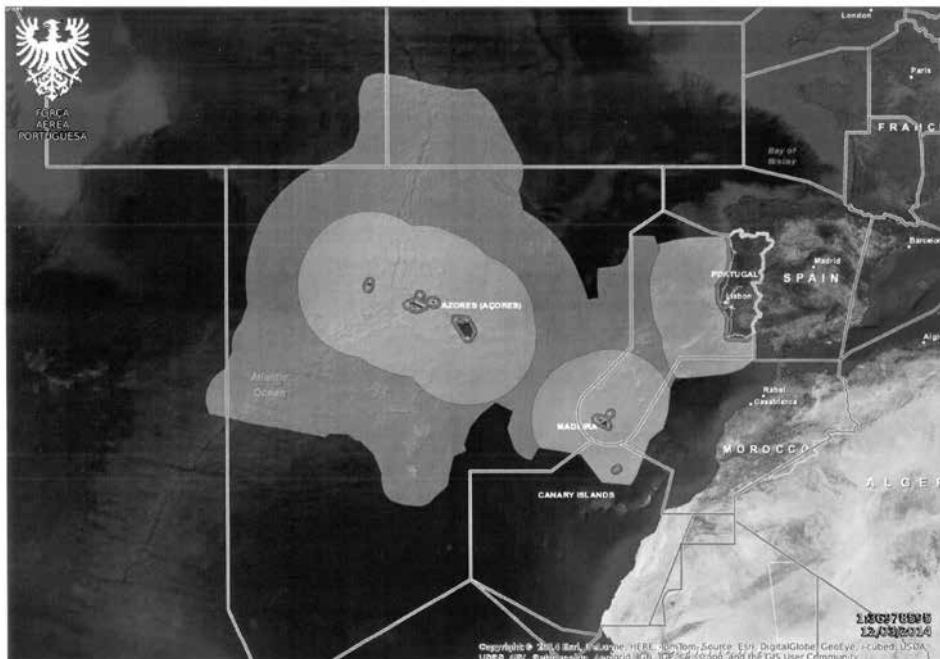
A Escola de D. Pedro esteve, porém, sempre presente nas ligações comerciais europeias e na política dos casamentos da Casa Real Portuguesa. E veio a provar-se que Portugal não tinha capacidade para ocupar o “*hinterland*” marroquino.

Após o interregno histórico de 1974/76, a nossa Estratégia ficou sem “agulha de marear” e encontramos-nos hoje, completamente mergulhados nas contendas europeias; deixámos de gozar de protecção de qualquer potência marítima; em perigo permanente de bancarrota e no limiar de voltar a ter que erguer a espada em nome da Fé!

Há 40 anos que não temos uma estratégia e um desígnio verdadeiramente nacionais; o país está baralhado e sem referências credíveis, tendo assumido levemente que a Democracia é um fim em si mesma e não apenas um sistema político, que é uma via possível para atingirmos as aspirações utópicas de Segurança, Justiça e Bem-Estar; e muito menos representa um substituto para a Estratégia e a Geopolítica.

Embedadamo-nos de “Liberdade” – que é um conceito absoluto mas de aplicação relativa – e tão levemente a utilizámos – como de resto já o tínhamos feito em 1820, 1834 e 1910 – que acabámos por a perder.

Estamos cativos dos credores que nos ditam a política e condicionam as estratégias; e do “Relativismo Moral”, que nos corrompe a Sociedade.



A extensão da Plataforma Continental, a ir para a frente representará o ganho geopolítico mais importante desde 1550, mas tal irá obrigar-nos a trocar a “Escola de D. Pedro” pela de D. Henrique, no mínimo, sabê-las balancear melhor...

Mas mesmo que tal se verifique a actual irrelevância do Poder Nacional Português, vai obrigar o país, muito provavelmente, a situações que configuram um novo “mapa cor-de-rosa”, com as humilhações daí decorrentes, piores ainda do que o desprendido e inconsciente “*porreiro pá*” do Tratado de Lisboa, que quase nos roubou a ZEE!

Fico por aqui que está na hora.

Seis séculos de Ceuta?

Parece que foi ontem!...

Bibliografia

Brochado, Costa, *Descobrimento do Atlântico*, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1958.

Cardoso, Pedro, *Evolução do Conceito Estratégico Nacional*, Edição do autor.

Necessidade de uma visão Estratégica do Ensino da História, Edição do autor.

Ferreira, João José Brandão, *Evolução do Conceito Estratégico Ultramarino Português – Da Conquista de Ceuta à Conferência de Berlim*, Atena, Janeiro de 2000.

Macedo, Jorge Borges de, *História Diplomática Portuguesa, Constantes e Linhas de Força*, Instituto de Defesa nacional, 1987.

Martinez, Pedro Soares, *História Diplomática de Portugal*, Editorial Verbo, Lisboa, 1986.

Nogueira, Franco, *As Crises e os Homens*, Ática, Lisboa, 1971.

Santos, José Loureiro dos, *Ceuta, a Conquista*, Prefácio, Lisboa, 2002.

Serrão, Joel, *Dicionário da História de Portugal*, Livraria Figueirinhas, Porto, 1985.

Silva, Rogério de Castro e, *Estratégia*, Parceria A. M. Pereira, Lisboa, 1972.

Zurara, Gomes Eanes de, *Crónica da Conquista de Ceuta*, Editorial Escol, Lisboa.

Internet

http://pt.wikipedia.org/wiki/conquista_de_ceuta (5/4/2010)

http://pt.wikipedia.org/wiki/pedro_de_meneses_1%L2%BA_conde_de_vila_real (5/4/2010)

PORTUGAL NO SEU IMAGINÁRIO. DO PASSADO AO FUTURO UMA VISÃO DE MARINHEIRO

Comunicação apresentada pelo académico
João Pires Neves, em 19 de Maio

I. INTRODUÇÃO

Depois da erudita e eloquente conferência com que o Professor Guilherme de Oliveira Martins nos brindou, não será para mim uma tarefa fácil prosseguir no mesmo registo de excelência com o tema que me foi proposto e que muito me entusiasma. Contrariamente ao que é mais habitual nesta assembleia, não virei hoje falar do Mar, mas, sim, do nosso País, neste ano da graça de 2015, em que se comemoram os 600 anos da tomada de Ceuta e do início da nossa grande viagem pelo mundo!

Nesse tempo parece ter havido uma ideia, uma liderança, uma organização e uma vontade colectiva; parece ter havido aliados, meios logísticos, planeamento e preparação militar; parece ter havido um desígnio nacional. E hoje, teremos um desígnio nacional que nos projecte para um futuro de prosperidade e segurança?

Abordarei este tema, conciliando a perspectiva de cidadão e de marinheiro, considerando uma lógica de interpretação de natureza mais estratégica e destacando, para o efeito, três momentos que me parecem cruciais na história, no desenvolvimento e na perenidade da Nação portuguesa: o passado, o presente e o futuro!

II. O PASSADO

O nosso passado histórico tornou-se relevante com o “*ciclo da expansão e da Índia*” mas só foi possível pelo modo deliberadamente organizado, como Portugal, nessa época, concebeu, estruturou e utilizou o seu poder.

Nesta incursão pelo passado,¹ iniciemos a nossa reflexão a partir da chegada dos portugueses à Índia, como uma breve introdução ao *Ciclo da Retração*, para realçar que Portugal, nesta época, ao depender quase exclusivamente da **expansão marítima** e daquilo que ela, como negócio, proporcionava – *especiarias, ouro e escravos* – tornou-se, realmente e ao estilo de um “capitalismo puro de Estado” – num dos mais prestigiados Estados Europeus do século XVI.

¹ Cf. João Pires Neves, Lisboa, 2013. Nesta incursão histórica segue-se como orientação de base o texto-guia preparado anteriormente pelo autor e constante do “Anexo A” da obra mencionada.

A Coroa, sem dúvida, soube chamar a si e ao empreendimento os melhores especialistas, entre eles, evidentemente, os melhores cartógrafos e os mais interventivos grupos financeiros europeus. A dinâmica expansionista dos portugueses era de tal ordem que segundo o historiador João Paulo Oliveira e Costa² (e cito) “*parecia imparável: deslumbrava, empolgava [...] como que embriagava, gerando um certo sentimento de grandiosidade desajustado da realidade*”.

O Ciclo da Retracção, o Atlântico e a inversão estratégica

Com o declínio do comércio das especiarias que se começou a verificar a partir de meados do século XVI e com a falta de receitas e proventos, a sustentação da Índia começou a ser vista como um autêntico milagre, pois o Brasil já despertava muito interesse e a corrupção alastrava pelas praças do Estado da Índia. Em causa estava, já, a *derrocada material da Nação* “*o país e o Império afundavam-se num tremedal de infâmias: por toda a parte a ambição da riqueza, o amor do luxo, a concussão e o roubo. Tudo estava podre e afistulado*” como nos conta Diogo Couto³ no *Soldado prático*.

Perante tais dificuldades de concretização do projecto da Índia, **D. João III**, por volta de 1542/1545, decide abandonar algumas das posições portuguesas do norte de África e inverter por completo a estratégia do País. Vira-se, apenas, para o **Atlântico** e, em especial, para o **Brasil** (1531) e inicia um **novo período**, um tempo diferente de contenção e retracção, assim como um período de neutralidade em relação à Europa.

Volvidos cerca de 25 anos, já no reinado de D. Sebastião e por decisão sua, sob o ponto de vista de orientação estratégica, o país regressa ao Norte de África, pondo em causa, explicitamente, toda a política anterior de abandono e neutralidade. No limite, o objectivo, seria o de assegurar o controlo do tráfego marítimo do Atlântico e o do Mediterrâneo e, em simultâneo, exercer uma certa forma de pressão na parte sul do território de Castela. Sob o ponto de vista estratégico-militar, a opção, eventualmente, até, poderia fazer algum sentido. De qualquer modo com a derrota de **Alcácer-Quibir** e a morte do jovem rei D. Sebastião em 1577 toda essa política não só saiu gorada como, o problema da sucessão do rei, de imediato se colocou.

A União com Castela e o Ciclo do Brasil

O resultado foi a tomada de poder pelo rei Filipe II de Castela e os seus grandes rivais – holandeses e ingleses – tornam-se de imediato adversários da União Ibérica e de Portugal. A derrota da Invencível Armada (1588) é disso um bom exemplo e constitui-se como um primeiro passo para a derrocada do nosso Império da Índia, que já o cronista Diogo do Couto prenunciara.

² Cf. João Paulo Oliveira e Costa, *in Ob.* Coordenada por Roberto Carneiro, Artur Teodoro de Matos, Lisboa. 2010. P.96.

³ Cf. Diogo Couto. Lisboa. 2008.

A partir de 1598, com a morte de Filipe I, termina mesmo o que se convencionou chamar o *século de ouro* português e do seu domínio de além-mar. Em consequência o país perde o estatuto de potência naval global, que arvorara durante quase um século e, em razão disso, passa a ter de lutar pela preservação da sua individualidade, pela sua **sobrevivência**, numa época em que passa a ser objecto dos interesses dos outros, sobretudo dos holandeses da Companhia das Índias Holandesas, mas também dos Franceses, Espanhóis ou Ingleses que lutavam pela hegemonia na Europa.

Sobre esse conflito com a Companhia das Índias Holandesas, o professor Charles Boxer comentou⁴: “*Uma vez que as possessões ibéricas estavam espalhadas por todo o mundo, a luta subsequente foi travada em quatro continentes e em sete mares e esta luta seiscentista merece muito mais ser chamada a Primeira Guerra Mundial do que o Holocausto de 1914-1918, a que geralmente se atribui essa honra duvidosa*”.

Desde a “Fundação” da nacionalidade até ao momento em que o país inicia a retracção podemos, em síntese, dizer que as políticas gizadas e os objectivos prosseguidos eram absolutamente perceptíveis – numa primeira fase, a “*afirmação e a independência*” do país, e, numa fase subsequente, a sua “*expansão extra-peninsular*”. Porém, a partir de Alcácer-Quibir e da União Ibérica o único objectivo que nos iluminava era, tão só, o da **sobrevivência**.

Mais a mais com uma economia que permanecia de cariz essencialmente agrária, sem qualquer base de natureza mercantil, as suas trocas com o exterior constituíam o factor que, apesar de tudo, ia minimizando o impacto negativo de uma balança comercial condicionada pelo peso das importações, sobretudo dos cereais. O período de “*dominação filipina*” (1580-1640), a “*Guerra da Restauração*” (1640-1668) e, sobretudo, a “*Guerra com os Holandeses*” que mantivemos até 1668, conduziu-nos forçosamente a um tal desiderato de penúria.

Com a descoberta de **Ouro no Brasil**, em 1690, a situação económica alterou-se substancialmente e com ela confirma-se a bondade da *opção Atlântica* de ocidentalização do império português.

O Atlântico, deixara de ser, de facto, o oceano de passagem, do tempo do *Mare Clausum*, partilhado por duas potências ibéricas, para se assumir, neste outro tempo, de *Mare Liberum*, com uma **dimensão verdadeiramente estratégica**, na medida em que se constituía, ele mesmo, no centro das atenções das potências europeias que no mar (e no seu uso) tinham interesses e, por isso, pugnavam por aí obter uma posição forte de hegemonia e domínio.

Na verdade, a evolução socioeconómica da Europa tornara-se, cada vez mais, dependente das regiões de além-mar e dos seus produtos e o Atlântico e a Península Ibérica passaram, assim, a ser tidos como áreas estratégicas de vital importância na luta geral pela hegemonia europeia. Neste contexto, Portugal assume mesmo um papel muito

⁴ Cf. Charles Boxer. Lisboa. 1992, p. 115.

próprio, face às potencialidades geoestratégicas do seu território e dos respectivos portos, motivo pelo qual a sua independência não mais passaria incólume a qualquer um dos seus eventuais contendores.

De notar, que a fronteira luso-espanhola, na prática, e, desde então, constituiu-se como a linha de separação das **zonas de influência** da Potência Marítima e da Potência Continental, pelo que Portugal passou a estar no centro das decisões estratégico-militares europeias.

Nesse sentido, o país não só não se conseguia alhear da guerra – a “*Guerra de sucessão de Espanha*” (1702-1715) e a “*Guerra dos sete anos*” (1756-1763) – o que revela de forma muito nítida, a sua manifesta **exogeneidade** e a circunstância de “*não se poder defender, sem o auxílio – militar, financeiro, técnico e, ou logístico – do aliado Inglês*”⁵, como nos sublinha o historiador Jorge Pedreira.

Foi o Marquês de **Pombal** que percebeu, melhor do que ninguém, o que isso mesmo representava, e através de uma boa renegociação de acordos com os ingleses e de uma mais consentânea exploração da base económica brasileira, conseguiu, por volta de 1780 retirar o país da situação de debilidade e de dependência crónica em que se encontrava.

A política de neutralidade que o país vinha adoptando não conseguiu, todavia, evitar a guerra, desta feita as “*Invasões Francesas e a Guerra Peninsular*” (1807-1815) – a mais sangrenta das guerras em que tomámos parte – e que, mais do que uma guerra entre Estados Ibéricos, representou uma extensão do conflito pela hegemonia europeia entre Inglaterra e França.

Para além da enorme destruição que provocou, a Guerra Peninsular implicou ainda o **deslocamento estratégico** da família real para o Brasil, em finais de **1807**, a fim de se defender a monarquia e, concomitantemente assegurar-se a integridade territorial do Império. O preço, todavia, e como sempre, não foi pequeno: a abertura dos portos brasileiros aos navios estrangeiros e, em razão disso, e de outras circunstâncias, nomeadamente a independência americana e os movimentos independentistas sul-americanos, deram origem em 1822 ao *grito do Ipiranga* de D. Pedro e à **independência do Brasil** a que se seguiu em Portugal a outorga de uma constituição mais democrática e liberal.

As lutas liberais e o período inter-ciclos

A independência do Brasil representou um duro revés económico e sentimental para Portugal, enquanto a Inglaterra era a potência mundial incontestada na Europa e o *maior império marítimo de base económica* da época.

Se a Inglaterra se alcandorara a uma tal posição, no seu conjunto, a Europa e a sua nova base científica e industrial tornara-se o berço de uma civilização política e estrategicamente distinta das demais. “**A Europa era liberal, marítima e atlântica**”⁶ e foi

⁵ Cf. Jorge M. Pedreira, in *Ob. Cit.* (2).

⁶ Cf. Magalhães Queiroz, in *Ob.* Coordenada por A. Moreira e Pedro Cardoso, Lisboa, 1991. p.203.

todo esse conjunto de novas ideias “internacionalistas”, que, um pouco por todo o lado, atingiu os países e animou as elites. Portugal não poderia ter ficado incólume a tal movimentação de ideários, num tempo em que era posta em causa a monarquia absoluta, tida por *opressiva e obsoleta* num país que tentava reencontrar-se.

Não foram, porém, fáceis os tempos vividos nessa época, a conjuntura e as circunstâncias eram de uma profunda e multifacetada crise, agravada pela luta entre liberais e absolutistas (1828-1834), que veio mesmo a dificultar a estabilização do novo regime, só conseguida ao cabo de um longo período de violência entre a esquerda e a direita do liberalismo. Só com a instauração da *Regeneração (1851-1890)* é que verdadeiramente houve condições de funcionamento de uma monarquia do tipo constitucional e, consequentemente, progresso.

Foi o tempo de Fontes Pereira de Melo e dos seus “*melhoramentos materiais*”, mas também dos enormes empréstimos que, com esse fim, houve que contrair no estrangeiro, designadamente em Inglaterra e em França e que, a prazo, se transformaram em verdadeiros garrotes para a economia nacional, pelo peso que nela representava a dívida externa e a cada vez maior dependência da Inglaterra.

Entretanto, a nível europeu, as disputas não cessavam e, por volta de 1870, depois da *guerra franco-prussiana*, ao alterar-se o equilíbrio geopolítico em resultado da formação do império alemão, as grandes potências da Europa começaram a olhar para África de uma forma diferente, ambicionando poderem aí reforçar as suas posições de domínio económico.

É neste contexto que têm lugar iniciativas diversas para a ocupação efectiva dos territórios africanos e Portugal não foi excepção, antes pelo contrário, em obediência, a uma nova estratégia, orientada por uma ideia e um novo projecto político – o **projecto africano** – vira-se para África, ideia que, inclusivamente, à época, suscitou uma alargada base de apoio e adesão nacionais⁷.

Do ultimato de 1890 ao Ciclo Africano e ao fim do Império

E porque não há políticas públicas sem uma base social de apoio, as pessoas foram sem dúvida importantes, como importantes foram na sua materialização, mas as circunstâncias, essas, foram igualmente, tão ou, mais favoráveis, o que não pode ser esquecido. Como não pode ser esquecido que, na década de 1890, com o **ultimato inglês** e a diminuição das remessas do Brasil, a balança comercial se agravou, o défice disparou e a dívida pública assume uma dramática extensão, daí resultando o grave período de crise da monarquia que então se inicia.

Estamos perante a designada *crise de fim do século*, com os credores à porta e o país, incapaz de se financiar, cessando os pagamentos da dívida externa e sem poder aceder durante anos (até 1902) a créditos estrangeiros.

⁷ Cf. *Ob. Cit.* (2) p.210.

Os governos autoritários sucedem-se e o fim da monarquia aproxima-se. Com a sua queda e o nascimento do novel regime republicano a **opção africana** não foi secundarizada, antes pelo contrário, emergiu com força, e como força aglutinadora das várias tendências ideológicas, as quais não ousavam, sequer, pôr em causa semelhante desiderato nacional. Nesse sentido, as colónias foram apontadas como uma das razões justificativas da entrada do país na 1ª Guerra Mundial (IGM).

Não foi a única, é evidente. Outras razões houve, mas no limite, o grande objectivo foi mesmo o de estar presente na Conferência de Paz que regularia a organização da sociedade europeia e mundial depois da guerra e o que isso poderia representar em termos de *recursos exógenos* para um País, como Portugal, cuja economia estava sempre tão carenciada de investimento e fundos estrangeiros⁸.

Terminada a guerra, é já no período do Estado Novo que a questão africana de novo se volta a colocar.

Para **Salazar**, a opção africana constituía a prioridade das prioridades e as relações entre a Europa e África não podiam deixar de ser vistas segundo uma lógica de complementaridade, encarando-se o binómio Europa-África como uma unidade, nos planos político, económico e militar. É esta concepção estratégica, consubstanciada no Acto Colonial de 1930 e que cria o Império Colonial Português, que vai estar na base de toda a percepção de Salazar e que o orientará na formulação da política externa do país e nas diversas frentes que se lhe depararão.

Pese embora todo este circunstancialismo, durante a IIGM que, entretanto, deflagraria, Portugal consegue manter o estatuto de *neutralidade (colaborante)* e, uma vez mais, é o mar – esse enorme espaço que representa o triângulo estratégico português – e o seu poder funcional, a razão primeira da chamada, em 1949, do país ao grupo dos fundadores da NATO.

É também esse mar que permite efectuar o “*Regresso das Caravelas*”, quando, depois de alguma tensão interna e de 13 anos de guerra, Portugal teve de responder a novos desafios e, na parte que lhe coube gerir até 1974, desmembrar o seu próprio Império Africano. Foi mesmo o último dos Impérios Euromundistas a descolonizar, representando a Revolução de 1974 (dos Cravos), na consecução desse propósito, *o ponto final no projecto da Dinastia de Aviz*, como nos diz o professor Adriano Moreira.

Tratou-se, realmente, de uma viagem longa e oceânica, esta, em que o país se envolveu e que não foi feita ao acaso, antes foi determinada por grandes ideias e precisos propósitos, acima de tudo em razão directa daquilo que foram sendo ao longo do tempo as nossas “necessidades”, “interesses” e “objectivos”, no fundo o racional de base, qual triplo critério, a utilizar em qualquer época, e sempre.

⁸ Cf. José Medeiros Ferreira, Lisboa, 2013. p. 21.

III. O PRESENTE

Quando em 1974 os portugueses decidiram alterar o rumo da sua História, ficava para trás um tempo de isolamento e de bloqueio. Enquanto Nação e Estado soberano, o país atravessava enormes dificuldades e já não conseguia mobilizar nem as vontades, nem os meios necessários e suficientes à realização autónoma das suas principais finalidades primárias: a segurança e o desenvolvimento.

O fim das guerras de África e os seus traumas, a descolonização, a emigração e o apelo da prosperidade europeia, lançaram então um novo desafio aos portugueses.

Prevaleceu a opção europeia e a atracção pelos “Grandes Espaços”, que de resto já se manifestara em 1949 com a integração na NATO, depois em 1960 com a adesão à EFTA e, em 1972, com a assinatura de acordos comerciais com a CEE. Portugal abandonava a política do “orgulhosamente sós”.

A Opção Europeia

A Europa era o caminho. E se isto era verdade nos anos 60 e 70 do século passado, depois de 1974, encerrado o ciclo do império, viria a sê-lo por maioria de razão. De facto, nada mais nos restava como opção do que solicitar a adesão formal de Portugal à CEE o que veio a acontecer, em Março de 1977, após um período de transição algo conturbado, em que a orientação da nossa política externa, na ausência de uma *narrativa* ou, até mesmo, de um *mapa de viagem* para o futuro, não primava, especialmente, pela clareza e objectividade do discurso.

Na realidade, só após Março de 1976 com a realização, no Porto, de uma “*Cimeira Socialista Europeia*”, subordinada ao tema a “*Europa Connosco*”, é que, de acordo com o Embaixador Fernando Reino⁹, a questão da adesão passou a ser assumida em plenitude. O seu maior paladino foi Mário Soares e, por que não dizê-lo, também por impulso directo de José Medeiros Ferreira, o verdadeiro obreiro da adesão, homenagem lhe seja feita.

Os objectivos inerentes a esta opção estratégica eram, por um lado, “a consolidação da democracia que a entrada de Portugal na Comunidade assegurava” e, por outro, “a modernização e o desenvolvimento económico, que as ajudas comunitárias favoreciam”¹⁰.

A integração europeia, não tendo sido uma decisão meramente taticista, foi, todavia, uma decisão do governo e das elites, para a qual muito pouco ou nada contribuíram as bases, o povo em geral e a sociedade civil. Foi de certo modo, uma inevitabilidade, uma “*europeização forçada*”, nas palavras sábias de Eduardo Lourenço¹¹.

⁹ Cf. Fernando Reino *in Ob.* Coord. por Severiano Teixeira e António Costa Pinto. p. 115.

¹⁰ *Ibidem*, p. 31.

¹¹ Cf. Eduardo Lourenço, Lisboa. 2001. p. 111.

Que Europa é esta?

Não podendo aprofundar demasiado a “história deste presente”, em que a CEE e a UE se foram sucessivamente alargando de 6 para 9 membros, para 10, para 15, para 25, para 27 e depois para os actuais 28 membros, por manifesta falta de tempo, preocupar-me-ei com ela a partir, fundamentalmente, do Tratado de Lisboa, de 2007, que permitiu o estabelecimento do *Directório* europeu e que é distinguido por muitos como um mau tratado. **Porquê?**

- (i). **Porque**, o exercício do poder se desloca para o “Conselho de Ministros”, parecendo a “Comissão” reflectir, apenas, os “interesses comuns” dos Estados mais poderosos;
- (ii). **Porque**, a UE, ao perder o seu “centro de gravidade”, gera uma maior opacidade institucional;
- (iii). **Porque**, a “deriva intergovernamental” do processo de decisão é, por demais, evidente, como evidente é, também, num contexto de comissão diminuída, o enfraquecimento do “método comunitário”;
- (iv). **Porque**, sedimentada a passagem de uma *Europa dos Cidadãos (e dos valores)* para uma *Europa (pós-Maastricht) dos Consumidores (e dos preços)* até, mesmo, para uma *Europa das Chancelarias*;
- (v). **Porque**, ao favorecer influências hegemónicas, permite a emergência de uma preponderância da Alemanha.

Vejamos, pois, como a Europa tem evoluído, cingindo-nos ao período de 2007 até à actualidade, e o que essa evolução tem representado para Portugal.

A Europa e a sua Evolução de 2007 e Lisboa à actualidade

A “Europa Pós-Maastricht” reflecte mesmo a grande mudança provocada pela implosão da União Soviética, pela queda do muro de Berlim e pela reunificação alemã, transformando-se numa União Europeia (UE), tentativamente mais política e federal, alargada a um maior número de países, reflexo provado da grande alteração geopolítica que se verificou.

Com o Tratado de *Maastricht* que a viabilizou foi igualmente aprovada a “União Económica e Monetária” (UEM) e estabelecidas as bases da **Zona euro** e da própria moeda única – o **EURO**. A UEM aprovada é, sublinhe-se, uma **UEM imperfeita**, causa directa das dificuldades hoje sentidas na Zona Euro, sobretudo nas economias da Europa do Sul e designadamente em Portugal.

Aspecto curioso é que essa imperfeição era já reconhecida à data, tendo o próprio *Jacques Dellors*, logo em **1994**, segundo o economista Vítor Martins, pretendido remediá-la enfrentando, todavia, a oposição e o chumbo dos doze Ministros das Finanças, de então, sustentado no argumento simplista de que as propostas obedeciam a uma lógica excessivamente ***planned oriented***.

E é, então, neste contexto de evolução, de fragilidade e delicadeza, que a Europa é assolada em 2008 por uma tremenda crise que, sendo complexa na sua natureza, se revela multidimensional na forma como se apresenta e desdobra nas causas e nas consequências.

- (i). A ***crise financeira*** tem sido a face mais visível da crise, a ponta do *iceberg*. Nascida nos Estados Unidos naquele ano de 2008, depressa contagiou a Europa, porque teve como centro de gravidade as práticas financeiras erradas ou mesmo fraudulentas, as dívidas soberanas dos Estados e tudo o mais que por aí se ouve. Daí, ao ***Semestre Europeu***¹², que visa um certo tipo de governação económica, foi um passo que o **Tratado orçamental** (TO), em 2012, acelerou, ao estabelecer a metodologia, os limites e os tectos do défice e da dívida, assim como os prazos e o calendário de sua própria concretização;
- (ii). A crise financeira arrastou em cadeia uma série de outras crises. Em primeiro lugar uma ***crise económica e social*** resultado, concomitante, de uma *globalização competitiva* e não regulada e de uma *desindustrialização*, deliberadamente, prosseguida de braço dado com uma *terciarização* que foi sendo assumida e dinamizada, praticamente, desde *Maastricht* e que no caso português afectou severamente as actividades produtivas, sobretudo a indústria e as pescas;
- (iii). Depois, há uma ***crise institucional*** que deriva, directamente, do desequilíbrio verificado no eixo franco-alemão a favor da Alemanha e da sua evidente hegemonia no que ao processo decisório respeita. Em concreto, o que esta crise vem revelando profusamente é uma enorme “*deriva intergovernamental*” e uma diluição evidente do *método comunitário*, de par com um grande esvaziamento de papéis, quer do Conselho Europeu¹³, quer da Comissão.

No entanto, há quem admita que esta hegemonia alemã não tenha resultado da sua acção deliberada, mas, tenha surgido acidentalmente, como reflexo da menor capacidade ou vontade dos restantes Estados-membros da UE em se assumir como tal, nas suas prerrogativas e interesses próprios, o que é um bom exemplo da velha *máxima* de que, em termos de poder, não há vazios, pois, há

¹² Cf. *Ob. Cit.* (8), pp.131-132. “O «**Semestre Europeu**» terá sido uma iniciativa do presidente do Conselho Europeu com o pretexto de reforçar os mecanismos da UE em termos de «**governação económica**», em si, um objectivo necessário, mas bastante suspeito no momento em que foi lançado na agenda política em 2011 pelo duo *Sarkozy-Merkel*. Na prática, o «Semestre Europeu» destina-se a permitir ao Conselho Europeu a monitorização das políticas económicas dos Estados-membros. Nesse ciclo de monitorização, o Conselho Europeu identificará em Março de cada ano, as futuras decisões nacionais, e prestará aconselhamento estratégico que será tido em conta nos respectivos programas de estabilidade e convergência. Em Julho de cada ano, o Conselho Europeu, baseando-se nos programas apresentados em Abril, presta «aconselhamento político», antes de os Estados-membros ultimarem os orçamentos para o ano seguinte.”

¹³ O Professor Adriano Moreia afirma que “formalmente, a sede do poder [da Europa] deve entender-se sediado no Conselho Europeu, no topo da complexa organização do espaço. Mas o numeroso Conselho obriga à tentativa de identificar os vogais que apenas ouvem, os que quando em vez falam e, depois, o restrito grupo dos que decidem, mesmo dispensando-se de dialogar.” In *Diário de Notícias*, de 01.04.2015.

sempre alguém que aparece, determinado em preencher ou ocupar esse vazio. Neste contexto, a grande questão que se coloca é a de saber se a Alemanha se assume como o tal Estado interessado e determinado em ocupar o vazio deixado pelos demais?

De momento, não se me afigura, que a Alemanha esteja em condições nem económicas nem demográficas de o poder fazer, em pleno, porquanto a sociedade alemã, como tantas outras europeias (incluindo a nossa), é uma sociedade envelhecida e cuja recuperação não se vislumbra possa acontecer num horizonte próximo¹⁴. De qualquer modo, independentemente das dificuldades, o poder orientador e dominante da UE será alemão, pelo menos, por ora, disso que não resta dúvidas. Onde pode haver dúvidas é se, no futuro, teremos uma “*Alemanha Europeia*” ou, ao contrário, uma “*Europa Alemã*”. Esta, pois, a grande dúvida!

- (iv). Por fim, referimos a crise de confiança hoje vivida, relacionada com as divisões e as clivagens que se vão abrindo entre Estados-membros (e Intra-Estados) e, muito em especial, com a percepção, cada vez mais real e inquietante, de que o “interesse comum” foi capturado por “interesses nacionais”, ou outros, de pendor oligárquico que dominam no interior da UE, quiçá do mundo, o que:
- (a) põe em causa princípios e valores fundacionais da construção europeia;
 - (b) arrasa o regime democrático e mina a confiança das pessoas;
 - (c) aniquila a esperança num futuro melhor;
 - (d) afasta as pessoas de uma boa ideia e de um projecto de integração europeia que até aqui parecia inovador, altamente gratificante e muito promissor;
- (v). Mas, se estas crises começam a estar, todas elas, relativamente delimitadas nos seus domínios de especificidade, pese embora sem solução à vista. Porém, há uma outra crise, esta estratégica e geopolítica marcada pela complexidade crescente e que, ultimamente vem pontuando as relações da Europa com as suas áreas vizinhas, com a Rússia e a Ucrânia, mas também com o Mediterrâneo, com o norte de África e o Médio Oriente.

O que acabámos de fazer foi uma caracterização da Europa, de que somos parte de pleno direito, para se conseguir contextualizar nos seus domínios matriciais, o ambiente estratégico que nos envolve e que, como sempre, nos influencia e condiciona nas linhas de acção que, sob o ponto de vista estratégico, teremos que saber desenhar e desenvolver com grande pragmatismo e um só propósito de se alcançar um melhor futuro para Portugal e para os portugueses.

¹⁴ Cf. J.M. Félix Ribeiro. Lisboa. 2014. (p. 182). O autor refere que a Alemanha terá mesmo muitas dificuldades em gerir em simultâneo e sozinha a tripla crise em que a *crise do Euro* se desdobrou: uma crise de perda de competitividade e de fraco crescimento económico, de par com a enorme crise da dívida soberana e ainda com uma crise de acumulação de riscos por parte do sector bancário.

Ambiente Interno

E se até aqui, olhámos para fora e para o ambiente externo, conviria mudar de perspectiva, e focarmo-nos, de forma mais precisa, no ambiente interno. Centremo-nos, então, no período de quase 30 anos que mediou entre a nossa entrada na UE (01.01.1986) e a actualidade e tentemos perceber quais as grandes linhas de força que, do meu ponto de vista, melhor marcam e estruturam esse mesmo ambiente.

- (i). Desde logo, o *choque de modernidade* que a admissão na UE nos proporcionou e a circunstância de podermos partilhar com a Europa, ainda a 12, o êxito que, em certa medida, nela se verificou nos seis anos que mediaram entre a nossa entrada em **1986** e a aprovação, em 1992, do *Tratado de Maastricht*;
- (ii). Durante este período Portugal foi-se adaptando a uma nova realidade em que a Comissão Europeia, verdade se diga, de alguma maneira, defendia políticas que nos protegiam e, de certo modo, nos ajudavam num processo de *convergência real* à média do rendimento comunitário. Foi um tempo em que se olhou a Europa, com algum deslumbramento pela euro-prosperidade, sem o mínimo sentido crítico, acomodados às ajudas comunitárias e aos envelopes financeiros, numa postura algo benevolente, típica de *bom aluno*, como repetidamente se ouve dizer,
- (iii). Entretanto, o tempo foi passando e começámos a assistir a uma certa alteração das regras e dos objectivos comunitários, assim como da sua hierarquia, muito por força da globalização, mas, fundamentalmente, pela mudança que se vinha verificando do centro de gravidade da UE para Leste, bem como da profusão de Tratados que, desde então, foram sendo assinados e que, em substância, tudo iam modificando, muito em especial, a atitude e a matriz de poder no seio da própria União;
- (iv). *Ab-initio*, ao tempo da Europa dos 12, o princípio era a “igualdade” – um país, um voto – e os poderes relativos dos maiores países encontravam-se equilibradamente distribuídos (RU-RFA-FRA). Depois de 1992, consumada a reunificação alemã, o equilíbrio até aí verificado desfaz-se e a Alemanha reunificada é aquela que maior peso relativo passa a representar. Daí para cá e, muito em especial, a partir do *Tratado de Nice*, os países deixam de ser iguais e passando uns a ser mais iguais do que os outros, como soe dizer-se. Com a aprovação, em **2007**, do *Tratado de Lisboa*, a Alemanha assume, de facto, a liderança, dispondo de um poder orientador efectivo;
- (v). Esta, pois, foi a realidade a que não se pode fugir. Portugal em cerca de 20 anos, *grosso modo* (1986-2007), perdeu peso relativo e, de certa maneira, também, perdeu o apoio da Comissão Europeia que passou a preocupar-se com um maior número de Estados-membros. Desse ponto de vista, dir-se-á que, Portugal, num curto espaço de tempo, se viu integrado numa Europa substancialmente diferente daquela a que tinha aderido. Se a situação portuguesa, em si mesma,

já era complicada por razões endógenas, com a emergência da crise financeira de **2008**, cresceu em complexidade e, mais ainda, a partir de **2011**, quando foi necessário recorrer a um programa de ajustamento e, depois de **2012**, quando ficou sujeito ao **Tratado Orçamental**, na sequência do já chamado “semestre europeu”;

- (vi). É esta alteração sistemática de regras e objectivos, que torna difícil a coexistência no interior da UE dos países mais pequenos, que não têm qualquer poder ou capacidade institucional, muito mais difícil será estar lá, como Portugal, em obediência a uma estratégia que, eventualmente e, no início, se admite, possa ter existido, mas que de há muito se destróçou por completo.

Ora é isso mesmo que preocupa, cada vez mais, um maior número de pessoas: a ausência de estratégia nacional, a falta de consensos em torno das grandes questões e a atitude passiva e acrítica em relação a uma EU que está sem rumo definido, onde as instituições, dominadas por burocratas, não funcionam em consonância com os Tratados, em que os interesses que nela se jogam, parecem ter deixado de ser os interesses europeus e de todos, mas que ao contrário, parecem ser os interesses, apenas, de alguns, os mais fortes e poderosos, dentro e fora da Europa. Tudo isso é muito preocupante.

... /// ...

Se não bastasse esta ordem de preocupações, a nível interno, despontam, ainda, outros tipos de questões que, do meu ponto de vista, acrescentam dificuldade a tudo isto.

Não sendo possível ser exaustivo, limitar-me-ei a referir, apenas, algumas das preocupações que, no domínio da estratégia, podem ser tidos por **vectoros essenciais** de uma **agenda de pontos críticos**.

Uma Agenda de Pontos Críticos

- (i). Como um **primeiro** vector essencial, o processo da “*Desconstrução*” ou da “*Desnaturalização Identitária*” típico das mudanças de regime e que, nos primeiros tempos depois do 25 de Abril de 1974, foi levado à prática no país, elegendo, entre outros fins de carácter mais ideológico – o Portugal Colonial, o Portugal Marítimo ou o Portugal Oceânico –, como um dos alvos preferenciais do processo.

À boa maneira portuguesa a dialéctica foi, como sempre, maniqueísta e muito marcada pela lógica das *racionalizações sociais divergentes*, tão típicas do português, ao fazer alinhar, de um lado, os “bons” e do outro, os “maus”.

É este tipo de postura, se levada ao extremo, impede qualquer tipo de diálogo, negociação, colaboração, ou compromisso com consequências altamente gravosas para o normal fluir das relações Inter-agentes, tão importantes que são num regime democrático, que se quer de direito, escoreito e funcional;

- (ii). Um outro vector, o **segundo**, marca indelevelmente o período, e tem a ver com o processo de *desindustrialização* levado a efeito no país, em resultado de uma globalização, cada vez mais, competitiva e de uma orientação no sentido de se prosseguir, de forma simétrica, uma *terciarização* da Economia. Foi bom, foi mau? Grande parte dos especialistas contesta o facto de se ter levado à letra a orientação europeia e não se ter, paralelamente, apostado num novo tipo de *modelo económico*, onde, por exemplo, o aproveitamento dos nossos recursos naturais e as exportações tivessem um outro peso, mas tudo em reflexo de uma outra e também diferente estrutura do próprio sistema envolvente, no seu todo. E isso não foi feito, muito menos pensado, ao tomar por bom o que afirmaram diversos especialistas sobre a matéria, como é o caso, do economista Félix Ribeiro¹⁵ e do recentemente falecido Dr. Silva Lopes, entre outros;
- (iii). Um **terceiro** vector essencial é o do *planeamento estratégico* que, em vista de uma ideia-desígnio, de uma visão para o país, tente organizar a prossecução dos *objectivos nacionais*, definidos ao mais alto nível, em função das *necessidades* do país e dos *interesses nacionais* de que aqueles mesmos *objectivos* são sempre expressão.

Foi este tipo de planeamento, ferramenta imprescindível de um *poder de orientação estratégico* que se impõe que, em linha com a lógica acrítica e do *bom aluno*, foi completamente abandonado pelo estado português. Restam, porventura algumas pequenas, ilhas, onde, por tão útil que é considerada, aquela ferramenta continua a ser utilizada. É o caso das Forças Armadas (FFAA), possuidoras de uma cultura própria e com um elevado sentido de serviço à comunidade nacional, que por necessidades suas, mas também porque a Lei, e bem, o continua a impor, continua a usar o planeamento estratégico.

Nestas circunstâncias, poder-se-á perguntar porque que é que o Estado português deixou de planear e organizar, de forma criteriosa e estratégica, toda a sua actividade superior e de direcção? Será que o Estado não necessita de o fazer, como no passado com os gabinetes de planeamento e prospectiva, ou mesmo no tempo do antigo regime, com os designados “Planos de Fomento” que, estrategicamente iluminavam, sempre, todo e qualquer projecto de grande empreendimento? Porquê?

Porque “Bruxelas”, por um lado, o “mercado” e os “interesses”, por outro, se lhes substituíram com vantagem? Ou, será por necessidade de escapar ao epíteto do demasiado “*planned oriented*” que em nada satisfaz, como vimos, determinados grupos ou mesmo interesses?!

Mas se nos falta planeamento estratégico, igualmente se afirma que o país não tem Política Externa e, em certa medida, não tem Diplomacia a não ser o que

¹⁵ *Ibidem* p. 201-205; ver, também, Silva Lopes in *Entrevista ao Expresso* (Economia) de 11.04.2015.

vem sendo designado por *Diplomacia económica* que, sendo importante, se tem revelado pouco eficiente, além de não cobrir todas as necessidades de afirmação bilateral e multilateral do país, o que é uma lacuna, digamos uma oportunidade perdida de afirmação e de rumo estratégico!

- (iv). Este é, pois, um **quarto** vector que se me afigura de trazer à colação: ***a ausência de política externa do país***. Na realidade, segundo o Embaixador Seixas da Costa, não é conhecida uma única opinião oficial, nacional, por exemplo, sobre os modelos de *reforma institucional* que têm vindo a surgir no debate europeu, como também não se ouve qualquer voz portuguesa a propósito da decisiva negociação da *Parceria Transatlântica* entre os EUA e a UE. E porque é que isto acontece perguntar-se-á?

O experiente diplomata adianta, como explicação, que uma tal situação só pode acontecer porque “na prática, a voz externa do país, a começar pela sua diplomacia, quase que deixou de se ouvir” e este é, realmente, o ponto que interessa aqui fazer. Faço-o aliás com bastante mágoa, porque se havia país que no decurso da sua já longa história usou a sua diplomacia na defesa dos seus interesses e, sempre, de uma forma magistral, esse país foi Portugal.

E Portugal valeu sempre mais do que o seu “valor facial”, e isso não pode ser esquecido.

Se tudo isto acontece será porque de alguma maneira o país se desinteressou, estará porventura, deprimido, ou será, simplesmente, porque lhe falta organização?

- (v). Esta questão da **organização** constituirá o **quinto** vector a elencar. Trata-se de uma questão que ciclicamente se coloca: “*a incapacidade do estado em definir um rumo e em mobilizar vontades para a sua concretização*”, como já Basílio Teles¹⁶ o referia em finais do séc. XIX. É que se for essa a realidade que ainda hoje subsiste e, do meu ponto de vista, é, uma vez que o país se desarmou, quase por completo, dos seus *Think Tanks* oficiais. Fazem falta, portanto, estudos de situação e prospectiva, que ajudem o Governo e outras entidades a melhor conceber e desenhar as mais adequadas políticas públicas e, mais importante, a assumir claramente a defesa dos “interesse nacionais” em todos o fora, onde o país seja chamado a actuar e intervir;
- (vi). Acresce que, só assim, de novo, será possível interessar o país e mobilizar os portugueses em torno de um verdadeiro **projecto e ideia** de País, confiantes num futuro melhor e esperançados de que eventuais dificuldades, no presente, sejam por uma boa causa e valham, por isso, a pena.

¹⁶ Cf. David Justino, Lisboa p.61 (Disponível na *Internet*).

IV. O FUTURO

Depois desta caminhada pelo passado e pelo presente português, a grande conclusão que nos fica, é de um Portugal, sempre condicionado pelo exterior e em luta constante pela sua **sobrevivência**, tida por um objectivo maior, que tudo passou a comandar, desde a Política à Estratégia, desde os fins aos meios.

É, pois, este objectivo de “sobrevivência” de um povo e de uma pátria que ainda nos deve iluminar e impelir *a fazer as coisas certas*, como nos dizia *Winston Churchill* e, desse ponto de vista, muito haverá a fazer. Nessa perspectiva não gostaria de terminar esta comunicação sem deixar de uma forma, naturalmente, despretensiosa, quatro ideias-base a que correspondem outros tantos desafios que considero ser alguns dos grandes desafios que ao país se colocam: o desafio europeu, o desafio económico, o desafio organizacional e o desafio cultural.

Desafio Europeu

Comecemos pelo desafio europeu. A Europa de hoje é uma Europa muito diferente daquela Europa Ocidental, de 1986, que nos recebeu. É uma Europa em crise, envelhecida, aparentemente, sem rumo e projecto definido ou afirmado, ou como por vezes se diz, que faz navegação à vista. O mundo também é outro, não mais é eurocêntrico e sem guerra fria, é certo, mas com outro tipo de guerras, mais quentes e mais globalizado. A governança internacional não tem rosto e é tantas vezes feita à revelia das Instituições Internacionais, o que torna a posição portuguesa, neste emaranhado de termos e circunstâncias, muito mais complicada e difícil de equacionar e adequadamente responder.

Deste modo, e considerando a “*Europa da actualidade*”, as linha de força em presença e uma certa hegemonia alemã que nela se verifica, Portugal só terá a ganhar se, neste contexto, de grande complexidade e de demasiadas frentes, se assumir com uma postura intencional de espera, de *wait and see*, típica de uma expectativa estratégica de fundo que lhe permita acompanhar o desenrolar dos acontecimentos de forma sempre atenta e avisada, avaliando oportunidades e ameaças, enquanto, se tenta organizar melhor.

Não menos importante será ainda identificar parceiros estratégicos internacionais, preferivelmente europeus, mas não só, que lhe possam ser úteis num cenário tão intrincado quanto este em que estamos mergulhados. É por isto que o discurso português que é dirigido à Europa também tem que deixar de ser, especialmente, marcado por uma vertente financeira, mas abrir-se à discussão a outras áreas e domínios de interesse, como seja, por exemplo, o relançamento do próprio projecto europeu que, assente num novo ideário de modernidade e renovação, cativa os cidadãos. E será sempre estimulante evocar o discurso e os valores dos patriarcas fundadores do ideal europeu e os princípios do Tratado de Roma – a democracia, a solidariedade e a cooperação.

Nestas circunstâncias, Portugal tem que se preparar para recuperar a iniciativa tão cedo quanto possível. O “imobilismo” e a “irrelevância internacional” ou a “resignação” para um país como o nosso, economicamente débil, não podem ser posturas a adoptar, muito menos palavras de ordem a respeitar e fazer cumprir. Será por isso que Portugal precisa de uma Política externa activa recuperando-a de um estado semi-ausente em que parece encontrar-se. O grave será mesmo se, por quaisquer razões, Portugal deixar de ter vontade em percorrer este novo caminho, de estar e ser alguém na política internacional, numa altura em que os interesses que se jogam na Europa e no mundo tendem a subalternizar os interesses dos Estados mais frágeis e mais pequenos.

Desafio Económico

O segundo desafio a que devemos dar resposta é o desafio económico, o que significa a necessidade não mais adiada de reconversão do nosso modelo económico. A globalização da produção e dos mercados têm tido efeitos devastadores em muitas economias. As economias mais débeis ou mais periféricas, como a economia portuguesa, têm que adaptar-se às novas realidades, atentos os aspectos demográficos, tecnológicos e institucionais que as afectam e que, por isso mesmo, se reflectirão nas políticas económicas que, têm que ser readaptadas em conformidade e de forma consequente. Não pode a sua preparação descurar, todavia, o que se passa na Europa (e os processos de sustentação do euro e de reconversão económica aí em curso), bem como a necessidade de Portugal se abrir ao mundo e à crescente concorrência que a globalização competitiva (apesar de desregulada) tende a potenciar cada vez mais.

Mas, se a elaboração deste novo modelo é importante, tão ou mais importante do que ele será a concepção e o desenho de uma verdadeira Estratégia económica, que substitua a nossa tendência para uma lógica de curto prazo, para o negócio em vez do investimento, de tudo fazer de forma avulsa e não planeada, e que há mais de 20 anos vem sendo procurada sem qualquer resultado ou sucesso conhecido.

Que se saiba o apóstolo que mais tem pugnado pela bondade da sua elaboração tem sido o economista João Salgueiro, sem que a sua voz, alguma vez, tenha sido atendida. Ainda recentemente, numa sessão na Universidade Católica Portuguesa, em Lisboa, teve, a oportunidade de, uma vez mais, se referir a essa necessidade, qual “desígnio nacional”¹⁷. Se nada se fizer, o resultado será o definhamento da economia do país e a sua assumida decadência enquanto unidade política e isso, julgo, que é desfecho que nenhum português e patriota, seguramente, quererá que alguma vez aconteça.

Também o Mar-Oceano não pode mais ser visto, apenas, como uma memória histórica ou uma via instrumental do grande empreendimento que foram os Descobrimientos, mas de modo totalmente diferente, no que ao seu uso estratégico respeita, pelo enorme potencial de riqueza e de cobiça que a Plataforma Continental Portuguesa (PCP)

¹⁷ Cf. João Salgueiro. Lisboa. 2015.

encerra. O Desafio está exactamente aqui, na necessidade de continuar e prosseguir o melhor conhecimento da PCP e do seu valor económico, assim como, a sua preservação e defesa, onde o papel da Marinha e das suas múltiplas capacidades agregadas, sendo conhecido, não pode ser ignorado.

Desafio organizacional

Em terceiro lugar temos o desafio organizacional a que, muitas vezes, não se dá a devida importância. Consta que os portugueses têm dificuldade em organizar-se, e que tal só acontece, esporadicamente, e, sempre, em torno de grandes projectos, quando o interesse nacional o convoque e mobilize. Este é outro dos desafios que se nos coloca, que é o de transformar essa postura, de alguma inconstância e marcada pelas circunstâncias, numa postura mais permanente e estrutural, dinamizadora, deliberada.

No fundo, o que é necessário é que a Política e os políticos percebam esta realidade e que o Primeiro-ministro, responsável cimeiro pela governação do país, seja dotado de um verdadeiro *poder orientador estratégico*, consequente e coerente com uma ideia de país e de futuro que a todos deve comprometer e mobilizar. E isso implicará, do meu ponto de vista, o grande desafio estruturante do momento, a criação, por exemplo, de um Departamento do Estado que, com gente de superior qualificação, na dependência directa do Primeiro-ministro ou de um Ministro de Estado com essa competência atribuída ou delegada, se responsabilize, ao mais alto nível, pela *grande estratégia do Estado*. O *output* desse Departamento em cada momento estaria em condições de apoiar, de forma sustentada e consequente, não só o governo mas também outros órgãos do Estado, no exercício das suas funções dentro e fora do país, conferindo-lhe, finalmente, um verdadeiro poder orientador estratégico de que acima falávamos e que, hoje, é imprescindível dever existir.

Desafio cultural

Finalmente temos em Portugal um enorme desafio cultural com implicações políticas, económicas e sociais. Esse desafio revela-se na forma como sentimos a identidade nacional e, nessa perspectiva, considera-se que o desafio cultural do nosso tempo começa exactamente pelo desafio da preservação da nossa identidade.

Por outro lado, a transformação das mentalidades e das competências para as ajustar aos novos tempos, também é um desafio a necessitar da mobilização dos portugueses. É aqui que o *Sistema de Educação* joga um papel instrumental da maior valia devendo, por isso, ser orientado por uma autêntica “*Estratégia do saber*,” concebida e desenhada em função de tudo isto e, de um propósito maior de assegurar aos portugueses, e sempre, uma cada vez melhor qualificação, quer profissional, quer para a cidadania.

Também a problemática da *Língua portuguesa* – a terceira língua europeia mais falada no mundo – não deve ser esquecida. Deve mesmo ser vista como um autêntico esteio de afirmação da nossa cultura e da nossa soberania, não podendo deixar de ser

continuadamente dinamizada com eficiência e eficácia, o que hoje parece não estar a acontecer, não só pela instabilidade que nos últimos anos vem afectando o nosso sistema educativo, mas também pela manifesta insuficiência do ensino do português no estrangeiro.

A vida cultural portuguesa, seja popular ou erudita, é igualmente uma via instrumental da preservação da identidade nacional e, desse ponto de vista, também da soberania nacional. As actividades culturais devem, por isso, ser acarinhadas e impulsionadas nos seus fins, segundo uma lógica humanista e de abertura ao mundo e à globalidade, que tão bem nos caracteriza, fazendo jus ao nosso passado de cidadãos desse mesmo mundo, perspectiva sob a qual, ainda hoje, somos olhados no estrangeiro e pelos estrangeiros e de que internamente alguns nem sequer disso têm percepção.

Por último, uma referência especial à Comunidade de Povos de Língua Portuguesa e à necessidade sentida de a fortalecer no plano internacional e de a manter dentro dos seus objectivos originais, evitando desvios premeditados em função de interesses circunstanciais, dos tais interesses outros e conjunturais, perfeitamente despropositados e que, a prazo, poderão ser o rastilho da sua própria ruína e destruição.

V. FECHO

Aqui chegados, e para concluir, diria que o país tem que se saber reencontrar a si próprio. Os tempos são realmente outros e de mudança acelerada. Há uma nova época e um novo mundo que se aproxima, e, nessas circunstâncias, o paradigma será, seguramente, outro e, em substância, diferente. A todos vós, membros ou não desta dinâmica Academia de Marinha, que todas as semanas nos convoca a olhar o país e as suas circunstâncias, agradeço a atenção que me dispensaram.

Bibliografia

Livros de Autor

- AAVV, Pinto Ramalho, Ribeiro Ferreira, Magalhães Queiroz, Loureiro Cadete, “Evolução do Conceito Estratégico Nacional”, in *Revista Estratégia*, Vol. II, Coord. Adriano Moreira e Pedro Cardoso, ISCP, Lisboa. 1991.
- AAVV, *Portugal e a Integração Europeia 1945-1986 – A Perspectiva dos Autores*, Coord. Nuno Severiano Teixeira e António Costa Pinto, Círculo Leitores. 2007.
- AAVV, *História de Portugal*, Coord. Rui Ramos, Esfera dos Livros, Lisboa. 2010.
- AAVV, *Portugal – Anos 10 (De 1210-2010 Nove Retratos de Portugal)*, Coord. Roberto Carneiro, Artur T. de Matos, João P. Oliveira e Costa. Texto Editores LTD. Lisboa. 2010.
- BOXER. Charles, *O Império Marítimo Português 1415-1825*, Edições 70, Lisboa, 1992.
- COUTO. Diogo do, *O Soldado Prático*, Sá da Costa Editora. Lisboa. 2008.
- ESPADA. João Carlos, *Portugal, a Europa e o Atlântico*, Aletheia Editores. Lisboa. 2014.
- FERREIRA. Eduardo Paz, *Da Europa de Shuman à (Não) Europa de Merkel*, Quetzal Editores. Lisboa, 2014.
- FERREIRA. José Medeiros, *Não Há Mapa-Cor-de-Rosa. A História (Mal) Dita da Integração Europeia*, Edições 70. Lisboa, 2013.
- LOURENÇO. Eduardo, *A Europa desencantada*, Gradiva. Lisboa. 2001.
- MARTINS. Oliveira. *Portugal nos Mares*, Ulmeiro, 1988.
- MONTEIRO. Nuno Gonçalves, “II Parte - Idade Moderna (Séculos XV-XVIII)”, in *História de Portugal* Coord. Rui Ramos, A Esfera dos Livros/Expresso nº2074, 2075. 2012.
- NEVES. João M. L. Pires e António C. Rebelo Duarte, *A Maritimidade Portuguesa*. Edições Culturais da Marinha, Lisboa. 2013.
- RIBEIRO. José Manuel Félix, *Portugal. A Economia de uma Nação Rebelde*, Guerra e Paz Editores. Lisboa. 2014.
- SOROMENHO-MARQUES. Viriato, *Portugal na Queda da Europa*, Temas e Debates. Círculo de leitores. Lisboa. 2014.

Seminários e Conferências

- AGUIAR. Joaquim, “O Silêncio de Guterres” in *Revista Atlântico*, Lisboa. 29/05/2005.
- COSTA. Seixas da, *Seminário*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 2014.
- JUSTINO. David., *Estado, Território e Nação: dualismos múltiplos nas representações da identidade nacional*, FCSH. U.N.L. Lisboa.
- MACEDO. J. Borges de, “As opções Estratégicas de Portugal”, in *Nação e Defesa* nº 4, IDN, Lisboa, 1990.
- MARTINS. Vítor, *A Construção Europeia e as Saídas para a Crise*, IDJC, Lisboa, 2014.
- MOREIRA. Adriano. *A Europa entre os Projectos e as Memórias*, Sociedade de Geografia, Lisboa, 2015.
- SALGUEIRO. João, *Nova Estratégia Económica?*, IEP-UCP/SEDES, Lisboa, 2015.

A CARREIRA DA ÍNDIA NOS ARQUIVOS ITALIANOS

Comunicação apresentada pelo académico
Francesco Guidi Bruscoli, em 26 de Maio

Este rei mandou tomar todas as cartas de navegar sô pena de morte e confiscação de seus bens, isto é, todas aquelas que dão luzes desta costa, para que se não saiba aquela volta ou seja, o andar caminho pera aquelas bandas, afim de que se não entremeta outra gente¹.

Com estas palavras, um mercador florentino em Lisboa, Guido di Tommaso Detti, comentava a tentativa – dos reis portugueses – de adotar a política de sigilo, ou seja de manter tanto quanto possível o segredo sobre as viagens para a Índia (Detti escreveu a sua carta um dia após o retorno de Vasco da Gama, em 1499). Mas, em seguida, de forma taxativa, concluía:

Creio que o poderá bem fazer, mas tudo se há-de saber.

Na verdade, Lisboa em 1499 era um crisol de gentes de muitas partes do mundo conhecido. E entre essas gentes houve um grande grupo de pessoas que olhavam para as empresas ultramarinas portuguesas com grande interesse: alguns esperavam talvez embarcar e tentar uma aventura que era arriscada, mas que poderia trazer grandes lucros. Outros “limitavam-se” a uma participação financeira, ainda que com a mesma perspectiva de grandes riscos (neste caso limitados à perda de capital em vez da perda de vida), mas também com a mesma grande oportunidade de lucro. E essas pessoas, que normalmente provinham de um ambiente mercantil, um ambiente – portanto – em que a capacidade de escrever era generalizada, escreveram; e escreveram muito. Eles escreveram para informar os seus familiares ou seus parceiros das coisas que aconteciam ao seu redor, escreveram para informar de perspectivas futuras, escreveram para contar as suas aventuras ou os resultados dos investimentos realizados. Mas, mais genericamente, escreveram também sobre as novas descobertas, as terras, as pessoas e os animais com os quais os viajantes – portugueses ou estrangeiros – tinham estado em contacto.

Uma historiografia portuguesa um pouco obsoleta havia especulado que – precisamente por causa do sigilo imposto pelos reis portugueses – as viagens realizadas pelo Estado lusitano (especialmente as viagens da fase da descoberta) poderiam ter sido mais numerosas das actualmente conhecidas; no entanto, estudos posteriores têm mostrado

¹ Florença, Biblioteca Riccardiana (BRF), Ms. 1910, fl. 70v, publicada em tradução portuguesa em Carmen M. RADULET, Luís Filipe Ferreira Reis THOMAZ (orgs.), *Viagens portuguesas à Índia (1497-1513). Fontes italianas para a sua história: O Códice Riccardiano 1910 de Florença*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2002, pp. 144-145.

que a própria presença de uma tão grande comunidade de mercadores estrangeiros, que estavam em constante contacto com a família, com os amigos ou com os parceiros no país de origem, tornaria, no mínimo, complicado manter o sigilo². Além disso, as cartas dos mercadores estrangeiros constituem – em geral – uma fonte fundamental para o estudo da expansão europeia: e essa não é uma realidade só portuguesa. Também para a outra grande potência Ibérica dos inícios do século XVI, a Espanha – como escreve Gabriella Airaldi – “*as cartas dos mercadores são o grupo mais consistente de documentos sobre as viagens colombinas*”³.

1. As cartas dos mercadores estrangeiros

Este fluxo de cartas que deixaram Lisboa era praticamente impossível de parar. Se os navios e os homens, a partir do estuário do Tejo, se dirigiram para o sudoeste do Atlântico (e depois para leste rumo ao Oceano Índico), as cartas (e as informações que elas continham) dispersaram-se numa infinidade de direcções no interior do continente europeu.

Neste artigo vou-me concentrar num destes fluxos, ou melhor, no rasto que este fluxo deixou nos arquivos: refiro-me às fontes italianas sobre os primeiros vinte anos da *Carreira da Índia*. Nos vários Estados da península italiana houve um grande interesse pelas viagens de descobrimento e exploração: este interesse – entre o final da Idade Média e o início da Idade Moderna – foi geográfico, mas também político e comercial, e veio da parte de intelectuais, mas também de mercadores ou mesmo de governantes das várias entidades territoriais. Não é de surpreender, portanto, que os documentos relativos aos primeiros anos do Império Português estejam espalhados por muitos arquivos italianos, às vezes sob a forma de cartas originais, outras de cartas ou de relatórios que chegaram até nós em cópia.

Em 2000, Stefania Elena Carnemolla apresentou alguns documentos sobre a expansão Portuguesa que se encontravam dispersos por diversos arquivos italianos. Estas fontes foram publicadas sem um estudo introdutório e sem critério aparente de escolha, mas mostram a difusão dessas notícias. Por outro lado, a publicação teve o mérito de chamar a atenção sobre alguns documentos até então inéditos. Outros, porém, eram conhecidos e tinham sido objecto de várias publicações.

² A primeira apresentação detalhada sobre a política do sigilo foi feita por Jaime CORTESÃO, “Do Sigilo Nacional sobre os Descobrimentos. Crónicas desaparecidas, mutiladas e falseadas; alguns dos feitos que se calaram”, in *Lusitania*, I, 1924, pp. 45-81. Para um ponto de vista crítico, veja-se Bailey W. DIFFIE, “Foreigners in Portugal and the ‘policy of silence’”, in *Terrae incognitae*, I, 1969, pp. 23-34

³ Gabriella AIRALDI, “Leco della scoperta dell’America: uomini d’affari italiani, qualità e rapidità dell’informazione”, in Gabriella Airaldi (org.), *Gli orizzonti aperti: profili del mercante medievale*, Turim, Scriptorium, 1997, p. 235.

Alguns classificaram estas fontes “diligentemente”, numa ou mais pastas, reunidas por país de proveniência: assim ocorre, por exemplo, no caso do Arquivo do Estado de Mântua, onde as pastas n. 580 e 581 se referem aos assuntos de Portugal (ainda que outro material português e, em particular, uma carta de Moçambique esteja localizado na pasta 631, relativa a assuntos da França, porque ela chegou a Mântua através de Lyon). Tendencialmente, no entanto, isto sucedeu quando os documentos chegaram por via diplomática e, portanto, foram classificados nos gabinetes da chancelaria ou do governo de acordo com o seu local de proveniência⁴. Diferente é o caso das cartas mercantis, cuja arrumação arquivística é extremamente variada, consoante o destinatário inicial ou as vicissitudes arquivísticas dos papéis familiares.

Os documentos em que me vou concentrar neste artigo são os que foram escritos pelos mercadores, que, como mencionado, poderiam ter uma difusão que ia muito para além da empresa ou da família. Até mesmo, em algumas ocasiões, as cartas mais famosas dos mercadores foram lidas publicamente pelo destinatário aos amigos, vizinhos e outros⁵. Um exemplo evidente é o de uma carta enviada por Lorenzo Tornabuoni, em Florença, a Benedetto Dei, em Milão, a 4 de Novembro de 1486. Escrevia Tornabuoni: “*Esta manhã, estando na praça [em Florença] com muitos cidadãos nobres, ouvi Zanobi Del Nero, que estava a ler uma carta escrita por um seu amigo de Portugal*” com informações sobre a Guiné⁶. A fama de alguns viajantes era tal que – por exemplo – Giovanni da Empoli foi convocado por Piero Soderini, o *Gonfaloniere de Giustizia* (o chefe do Estado florentino), quando foi a Florença, após a sua primeira viagem à Índia. Soderini e outros cidadãos eminentes queriam ouvir pela voz de um dos protagonistas a descrição daquelas terras tão distantes e misteriosas⁷.

Nos casos das cartas privadas, enviadas aos membros da família ou aos parceiros da empresa, os documentos podem ser mais difíceis de encontrar, porque a sua arrumação é mais difícil de prever e, às vezes (na maioria das vezes, infelizmente), foram destruídos ou dispersos. Mas existem algumas circunstâncias – afortunadas para os historiadores modernos – em que alguns compiladores contemporâneos recolheram em volumes uma série de notícias (cartas ou relatórios de viagens), copiando-os. Estas obras também tiveram destinos vários, acabando em arquivos e bibliotecas, italianos ou estrangeiros.

⁴ Obviamente, isso não significa que as informações recolhidas neste tipo de fontes fossem apenas as informações “oficiais” escritas para embaixadores ou governantes; porque os mesmos embaixadores, por exemplo, poderiam ter adquirido as cartas dos mercadores e poderiam enviá-las junto com a sua própria correspondência.

⁵ Christian BÉC, *Les marchands écrivains. Affaires et humanisme à Florence 1375-1434*, Paris e La Haye, Mouton, 1967, p. 50.

⁶ Florença, Archivio di Stato (ASF), *Corporazioni religiose soppresse dal governo francese*, 78, 317, fl. 220, Lorenzo Tornabuoni, em Florença, a Benedetto Dei, em Milão, de 4 Novembro de 1486, parcialmente publicada em Armando F. VERDE, *Lo studio fiorentino 1473-1503. Ricerche e documenti*, vol. III/1, Florença, Olschki, 1977, p. 576.

⁷ Marco SPALLANZANI, *Giovanni da Empoli, un mercante fiorentino nell'Asia portoghese*, Florença, Spes, 1999², pp. 22, 128.

Para as viagens das duas potências ibéricas, os dois manuscritos mais famosos presentes na península italiana são o *Códice Vaglienti*, conservado na Biblioteca Riccardiana de Florença, e os *Códices Zorzi*, custodiados pela Biblioteca Nacional de Florença, embora escritos em Veneza. A nossa *Carreira da Índia* nos arquivos italianos só pode, então, começar a partir de Florença, uma cidade que não está perto do mar, mas que – tanto em termos de recursos humanos como de capital – ofereceu uma contribuição significativa para as viagens portuguesas do início do século XVI.

2. Florença

Numa peça famosa, Duccio Balestracci definiu a Toscânia como “*uma região com a pluma na mão*”, na qual “*no final da Idade Média a burguesia [...] parece invadida por uma febre para a escrita*”⁸. Em parte, isso ajuda a explicar por que, entre as cartas escritas para italianos sobre as viagens portuguesas, as que foram escritas por florentinos constituem a parte mais representativa. Mas, acima de tudo, devemos dizer que a presença florentina em Portugal estava consolidada já há muito tempo e que os mercadores florentinos foram muito rápidos a aproveitar as oportunidades que as explorações portuguesas podiam oferecer. Por um lado, eles forneceram capital e conhecimentos (em termos geográficos, mercantis e bancários); por outro lado, eles intervieram em primeiro plano, a bordo de navios portugueses e, por vezes, ficando no Oriente a desempenhar cargos na administração do Império⁹. Como protagonistas destas grandes empresas, tinham uma posição privilegiada para as descrever, expressando também as suas opiniões sobre as perspectivas futuras. Cartas escritas por mercadores-viajantes ou mercadores-banqueiros encontram-se, hoje, preservadas em diferentes arquivos florentinos (Arquivo do Estado, Biblioteca Nacional, Biblioteca Riccardiana), mas também nos arquivos de outras cidades, como se pode ver na tabela publicada em Apêndice. Algumas dessas cartas foram reunidas e copiadas em diversos volumes por vários compiladores (salvando-as, desta forma do risco de perda), o mais famoso dos quais foi preparado em Florença (e talvez em Pisa) por Piero Vaglienti.

O Códice Vaglienti (Florença, Biblioteca Riccardiana, Ms. 1910)

O *Códice Vaglienti* é um volume manuscrito de [2] + 184 folhas, consiste em fascículos escritos em diferentes momentos e que compreendem também três escritos seguramente autógrafos do próprio Vaglienti. O volume não se centra exclusivamente nas

⁸ Duccio BALESTRACCI, *La zappa e la retorica. Memorie familiari di un contadino toscano del Quattrocento*, Florença, Salimbeni, 1984, p. 15.

⁹ Para um breve panorama sobre a presença florentina em Lisboa, veja-se Francesco GUIDI BRUSCOLI, “I mercanti fiorentini e l’espansione europea nel XVI secolo”, in Margherita Azzari e Leonardo Rombai (orgs.), *Amerigo Vespucci e i mercanti viaggiatori fiorentini del Cinquecento*, Florença, Firenze University Press, 2013, pp. 41-56.

viagens, e nem sequer inclui apenas as viagens correspondentes aos anos em que o autor preparou o seu trabalho: além de um famoso *corpus* de documentos de Vespucci (que, no entanto, tem dado origem a inúmeras discussões sobre a sua autenticidade) e a uma coleção de documentos – de que falarei em seguida – relacionada com as viagens portuguesas, o *Códice Vaglianti* contém o célebre *Milione* de Marco Polo, e também a tradução de algumas passagens do *Alcorão*, assim como comentários sobre a história florentina. As primeiras 40 folhas constituem “uma espécie de enciclopédia do conhecimento histórico-geográfico tradicional, tal como poderia ter sido elaborado por um médio representante da classe dos mercadores”. Ao contrário de outras compilações contemporâneas, no entanto, a recolha de Vaglianti ignora completamente as viagens colombinas¹⁰. O *Códice Vaglianti* foi recentemente objecto de uma edição integral (por Formisano, em 2002), mas também de uma edição parcial em português que, no entanto, se limita aos textos relativos a Portugal: nele constam as transcrições em italiano com tradução ao lado (por Carmen Radulet e Luís Filipe F. R. Thomaz, em 2006)¹¹. A mais famosa das cartas “portuguesas” do *Códice Vaglianti* – a carta de Girolamo Sernigi sobre a primeira viagem de Vasco da Gama – também está presente num outro documento da mesma Biblioteca Riccardiana: o *Ms. 2112bis*, que é um fragmento (de 7 cartas) de uma coleção que foi certamente mais ampla e que contém também uma carta escrita por Vespucci em Julho de 1500¹².

O autor do manuscrito, Piero Vaglianti, florentino, regressou de Pisa a Florença em 1495. Vaglianti tinha contatos com as famílias de dois dos grandes mercadores florentinos em Portugal: os Sernigi e os Marchionni (com os quais estabeleceu vínculos familiares). Este facto deve ter motivado o seu interesse por Portugal que se tornou manifesto em 1499, quando chegaram a Florença algumas cartas sobre a primeira viagem de Vasco da Gama (duas de Sernigi e uma de Detti). Numa outra obra, a *Storia de' suoi tempi*, Vaglianti escreve: “*Nestes dias houve cartas de Portugal, a partir de Lisboa*”¹³. Isso sugere que por esta altura o autor amadureceu a ideia de compilar uma coleção de notícias sobre geografia, paralela à sua outra obra, na qual, ao invés, falava de temáticas políticas, diplomáticas e militares. Em 1509, Vaglianti regressou a Pisa e a última página da sua história data de 15 de Julho de 1514 ficando, portanto, implícito que morreu pouco

¹⁰ Luciano FORMISANO (org.), *Iddio ci dia buon viaggio e guadagno. Firenze, Biblioteca Riccardiana, ms. 1910 (Códice Vaglianti)*, Florença, Polistampa, 2006, pp. 20-21 (citação na p. 21).

¹¹ L. FORMISANO (org.), *Iddio ci dia buon viaggio e guadagno...*, cit., 2006; C.M. RADULET e L.F.F.R. THOMAZ (orgs.), *Viagens portuguesas...*, cit., 2002.

¹² A carta de Sernigi inserta no *Ms. 2112bis* foi já impressa no longínquo ano de 1745, mas erroneamente atribuída a Vespucci (Angelo Maria BANDINI, *Vita e lettere di Amerigo Vespucci*, Florença, Stamperia All'insegna di Apollo, 1745, pp. 87-99). A carta de Sernigi teve difusão imediata, de tal modo que veio a integrar outras recolhas manuscritas: o *ex Codice Soranzo*, ulteriormente integrado na biblioteca de Ralph Sneyd em Newcastle-under-Lyme, o *Tacher Ms.* da Library of Congress de Washington e o *Cod. Guelf. 17.7* da Herzog August Bibliothek de Wolfenbüttel (este último numa versão incompleta). Além do mais, foi também imediatamente publicada em 1507 nos *Paesi novamente ritrovati* de Fracanzio da Montalboddo (v. nota 29).

¹³ Piero VAGLIANTI, *Storia dei suoi tempi, 1492-1514*, orgs. Giuliana Berti, Michele Luzzati e Ezio Tongiorgi, Pisa, Nistri-Lischi e Pacini, 1982, pp. xxxiv-xxxv (nota 9), 89-90.

depois. O primeiro estudo sobre o *Códice Vaglienti* foi feito por Baldelli Boni em 1827, mas a valorização do códice deve-se a Gustavo Uzielli que, no final do século, fez estudos aprofundados sobre o autor, dando a conhecer os seus trabalhos e publicando o índice do *Códice Vaglienti*¹⁴.

Os documentos que mais nos interessam, conforme mencionado, são os relativos às viagens portuguesas. Entre eles encontram-se também duas cartas de D. Manuel I ao papa Júlio II (ff. 120v-123r) e ao papa Leão X (ff. 140v-143r) e uma longa carta de Afonso de Albuquerque, presumivelmente, ao soberano (ff. 125r-130r). Estes documentos, originalmente em latim e em português, são apresentados em tradução italiana. Em seguida, como mencionei ao início, temos as cartas dos mercadores: duas de Bartolomeo Marchionni sobre a viagem de Cabral (ff. 47r-48v), duas de Girolamo Sernigi e uma de Guido Detti sobre a primeira viagem de Vasco da Gama (ff. 61r-70v), a carta de Francesco Corbinelli sobre a segunda viagem de Vasco da Gama (ff. 76r-77v), a carta de um anónimo italiano sobre a primeira viagem de Afonso de Albuquerque (ff. 78r-82r), a carta de Iacopo Buonguglielmi de Moçambique sobre a viagem de Tristão da Cunha (ff. 123r-125v), a carta do *criado* de Bartolomeo Marchionni a Piero Panciatichi (ff. 130r-v), duas cartas dos Sernigi sobre a viagem de 1510 (ff. 138v-140v). A estas devem acrescentar-se ainda uma carta de Piero Rondinelli, de Sevilha, sobre a viagem de João da Nova (ff. 55v-57r), a crónica da viagem de Cabral escrita pelo *piloto anónimo* português (ff. 57r-60v e 71r-75v), a descrição do reino do Preste João (ff. 83v-84v) e a relação do reino do Congo de Rui da Pina (ff. 85r-100r).

A selecção de Vaglienti, como disse, era condicionada tanto por razões práticas, nomeadamente o acesso às informações “portuguesas” provenientes dos contactos com as famílias florentinas residentes em Portugal, como por motivos “políticos”. Por um lado de ordem religiosa, como escreve no seu louvor (*elogio*) a D. Manuel (ff. 83v-84v): a luta dos cristãos contra os muçulmanos infieis. Por outro tinha interesses de carácter económico, uma vez que o desenvolvimento comercial da rota do Cabo se viria a repercutir, através de Lisboa, também em Itália: Porto Pisano tornar-se-ia “uma Nova Veneza”, ou seja, o distribuidor de todas as especiarias chegadas à Europa através de Portugal, ultrapassando deste modo Veneza, que até então tinha sido o maior distribuidor na Europa de especiarias orientais¹⁵.

3. Veneza

E isso leva-nos a Veneza. Até agora vimos como Florença olhou para as viagens portuguesas com enorme interesse, porque dos sucessos portugueses Florença só poderia

¹⁴ Giovan Battista BALDELLI BONI, *Il Milione di Marco Polo*, Florença, Pagani, 1827; Gustavo UZIELLI, *Paolo dal Pozzo Toscanelli e la circumnavigazione dell’Africa secondo la testimonianza di un contemporaneo*, Florença, Landi, 1891.

¹⁵ L. FORMISANO (org.), *Iddio ci dia buon viaggio e guadagno ...*, cit., 2006, pp. 159-161; C.M. RADULET e L.F.F.R. THOMAZ (orgs.), *Viagens portuguesas ...*, cit., 2002, pp. 35-49.

beneficiar. Veneza, no entanto, como é igualmente mencionado por Vaglienti, tinha tudo a temer. Se havia um entre os estados da península italiana particularmente interessado nos acontecimentos portugueses, porque de alguma forma estava diretamente envolvido, este estado foi o de Veneza: o seu monopólio do comércio europeu das especiarias, consolidado nos séculos anteriores, estava agora em risco de ser minado e, em seguida – no pior cenário – suplantado pelo portugueses. Embaixadores e mercadores, por isso, contribuíram muito para a disseminação de informações na *Serenissima* (Veneza), um “Estado mercantil” cuja força foi crucial para a prosperidade dos próprios mercadores, que fizeram o seu melhor em todos os sentidos para proteger e promover a República. É por isso que, a partir de fontes mais ou menos oficiais, circularam abundantemente notícias em Veneza, como demonstram, por exemplo, as famosas colecções dos diaristas do século XVI, Marin Sanuto (1466-1536) e Girolamo Priuli (1476-1547)¹⁶. A nossa viagem nos arquivos, detém-se por agora na Laguna.

Embora estivessem alguns mercadores venezianos em Portugal, ainda não chegou até nós qualquer carta por eles escrita nos inícios do século XVI. Por outro lado, era conhecida a grande eficiência dos embaixadores venezianos na obtenção de informações, o que claramente tinha uma grande importância política. As informações que eles enviavam eram, naturalmente, muito solicitadas por todos. Conta-se um famoso episódio – e curioso – que não respeita a Portugal, mas que ainda assim é significativo: em 1478, três nobres venezianos removeram algumas telhas do telhado do *Palazzo Ducale*, com o objectivo de ouvir as informações políticas e económicas trazidas pelo embaixador veneziano recém chegado de Constantinopla¹⁷.

Além do mais, era muito importante que fosse apurada a veracidade da notícia. É por isso que os diaristas Venezianos (Priuli, Sanuto e outros) foram muito cuidadosos em anotar o nome do remetente da carta, o lugar de proveniência, a data e todas as outras fontes intermédias (“*há uma carta de [lugar] escrita por [nome], que contém informações de [lugar]*”, etc.). Mas mesmo eles, por vezes, reconheceram ou relataram notícias não confirmadas. Em agosto de 1499 – por exemplo – Priuli, apresentando cartas vindas de Alexandria, escreveu sobre a chegada a Calecute de três caravelas portuguesas “*capitaneadas por Cristóvão Colombo*”. “*Esta notícia – escrevia Priuli – terá enormes consequências, se é verdadeira. No entanto, eu não penso que seja verdade*”. Como todos sabemos, havia algo

¹⁶ Hans-Joachim KISSLING, “Venezia come centro di informazione sui Turchi”, in Hans-Georg Beck, Manoussos I. Manoussacas e Agostino Pertusi (orgs.), *Venezia centro di mediazione tra oriente e occidente (secoli XV-XVI). Aspetti e problemi*, Atti del II Convegno internazionale di storia della civiltà veneziana (Veneza, 3-6 Ottobre 1973), Florença, Olschki, 1977, vol. I, pp. 103-104. Para um quadro mais abrangente, veja-se também Filippo DE VIVO, *Information and Communication in Venice: Rethinking Early Modern Politics*, Oxford, Oxford University Press, 2007.

¹⁷ Donald E. QUELLER, *Il patriziato veneziano. La realtà contro il mito*, Roma, Il Veltrò, 1987, p. 368; Francesco GUIDI BRUSCOLI, “Circolazione di notizie e andamento dei mercati nel basso Medioevo”, in Isa Lori Sanfilippo e Antonio Rigon (orgs.), *Fama e publica vox nel Medioevo*, Atti del Convegno Internazionale (Ascoli Piceno, 4-5 Dicembre 2009), Roma, Istituto storico italiano per il medioevo, 2011, pp. 137-138.

de falso: o nome do capitão. Mas a restante informação (navios portugueses chegados em Calecute) era verdadeira. Quando, algum tempo depois, a notícia foi confirmada, Priuli escreveu que “*todo o mundo ficou atônito*”, porque esta era “*a pior notícia que a República poderia obter, a seguir à da perda da sua liberdade*”. Os venezianos temiam – e tinham razão – que os portugueses roubassem das suas mãos o monopólio do comércio das especiarias de que eles tinham desfrutado até então¹⁸.

Os *Diários* de Priuli, cobrindo um período entre 1494 e 1512 e conservados na sua forma de manuscrito original (e em cópias), foram publicados entre 1912 e 1938¹⁹. Os de Sanuto, relativos aos anos de 1496-1533 e também conservados tanto em autógrafo quanto em cópia, foram publicados a partir de 1879, numa edição monumental de 58 volumes²⁰. Enquanto Priuli tende a relatar as notícias de forma condensada (poderíamos dizer indirecta), e por isso precisa de indicar com precisão as fontes da sua informação, Sanuto copia por vezes cartas inteiras ou extractos de cartas e, desse modo, deixa falar a fonte “na primeira pessoa” (e, dessa maneira, atesta a veracidade). Nos *Diarii* de Sanuto aparecem, para os primeiros anos do século XVI, várias cartas relativas à expansão portuguesa: não de venezianos, no entanto, mas de outros. Como veremos, encontram-se cartas do grande mercador de Cremona estabelecido em Lisboa Giovan Francesco Affaitati, mas também de mercadores florentinos: há uma carta de Bartolomeo Marchionni e uma de Leonardo Nardi (ambas escritas em Lisboa), bem como cartas enviadas de outras cidades (como as de Cesare Barzi de Valencia), mas com notícias sobre as viagens portuguesas.

Estas são as duas fontes mais conhecidas para o estudo da história portuguesa presentes em arquivos de Veneza. De facto, existem outras; mas teremos de voltar para Florença. Trata-se dos *Códices Zorzi*, sobre os quais referi anteriormente, que foram escritos em Veneza por um veneziano, mas estão conservados na Biblioteca Nacional de Florença.

Os Códices Zorzi (Florença, Biblioteca Nazionale Centrale, B.R. 233-236)

Os *Códices Zorzi* são compostos por quatro volumes (eram cinco, com a cota antiga *Magl. XIII*, 80-84, mas um deles desapareceu). Esses volumes, compilados em parte – se não na sua totalidade – em Veneza por um erudito veneziano, Alessandro Zorzi, chegaram a Florença através da família Strozzi, sendo depois comprados, em 1786, por Pietro Leopoldo, Grão-Duque da Toscana: encontrando-se, por isso, na Biblioteca Nacional de Florença²¹. Correspondem a uma coleção de vários materiais, parcialmente manuscritos

¹⁸ F. GUIDI BRUSCOLI, “Circolazione di notizie...”, cit., 2011, p. 140.

¹⁹ Girolamo PRIULI, “I diarii”, orgs. Arturo Segre e Roberto Cessi, in *Rerum Italicarum Scriptores*, XXIV/3, 3 vols, Città di Castello, Lapi, e Bolonha, Zanichelli, 1912-41.

²⁰ Marino SANUTO, *Diarii*, orgs. Rinaldo Fulin, Federico Stefani, Niccolò Barozzi, Guglielmo Berchet e Marco Allegri, 58 vols, Veneza, Visentin, 1879-1902 (rist. anast. Bolonha, Forni, 1989).

²¹ Sobre os *Códices Zorzi* veja-se, por exemplo, Roberto ALMAGIÀ, “Intorno a quattro codici fiorentini e ad uno ferrarese dell’erudito veneziano Alessandro Zorzi”, in *La Bibliofilia*, XXXVIII, 1936, disp. 9-10, pp. 313-347 e o mais recente Luciano FORMISANO, “La compilazione di viaggi di Alessandro Zorzi. Firenze, Biblioteca Nazionale Centrale, B. R. 233-236”, in Giuliano Pinto, Leonardo

e também impressos. Várias partes são retiradas da primeira edição (Vicenza 1507) dos *Paesi Novamente Retrovati* de Fracanzio da Montalbodo: essas partes, recolhidas nos B.R. 234 e B.R. 236, são uma edição quase completa da mesma. O trabalho de Zorzi provavelmente não foi iniciado antes de 1507 e acabou – talvez – com a morte do autor, pelo menos trinta anos depois, no final da década de trinta.

Se no caso do *Códice Vaglianti* são incluídas também viagens mais antigas (como a de Marco Polo), nos *Códices Zorzi* apenas se encontram viagens “recentes”, limitadas aos séculos XV e XVI. Entretanto, como o trabalho estava ainda a ser processado, a obra não apresenta uma estrutura completa e final. Os quatro volumes sobreviventes têm descrições de viagens, mas também desenhos e mapas e incluem todo o mundo conhecido, da América espanhola ao Norte da Europa, da África à Ásia. Material sobre estes dois últimos continentes – os de interesse português – é apresentado apenas em dois dos quatro volumes.

4. A Carreira da Índia nas cartas dos mercadores italianos (1499-1519)

Antes de concluir, gostaria de apresentar um quadro-síntese da situação relativa às cartas escritas por mercadores italianos nos primeiros vinte anos da *Carreira da Índia* (em Apêndice). A lista pode ser certamente enriquecida no futuro, graças à descoberta – esperamos – de novos documentos. A lista, no entanto, deve ser vista com alguma cautela porque é o resultado de algumas escolhas específicas que nos levaram a incluir alguns documentos em detrimento de outros: por exemplo, foram excluídas as cartas que fazem apenas uma breve menção às viagens, dentro de temáticas mais gerais²². Também não se consideraram os documentos (relatórios ou cartas) que não foram escritos por mercadores italianos, mesmo quando estão incluídas em volumes presentes em arquivos italianos. Por exemplo, não estão algumas das cartas mencionadas antes: as duas escritas por D. Manuel aos papas e a de Afonso de Albuquerque. Por outro lado, foram excluídas também cartas escritas por mercadores italianos, quando contidas em livros ou coleções preservados em bibliotecas ou arquivos não italianos.

De todas as 44 cartas da tabela, talvez a mais famosa seja a carta de Girolamo Sernigi sobre a primeira viagem de Vasco da Gama, a viagem que inaugurou a *Carreira da Índia*. Existem três cópias manuscritas dessa carta em arquivos italianos: a estas, devemos acrescentar outras cópias manuscritas em arquivos ou bibliotecas estrangeiras, bem

Rombai e Claudia Tripodi (orgs.), *Vespucchi, Firenze e le Americhe*, Atti del convegno di studi (Firenze, 22-24 Novembre 2012), Florença, Olschki, 2014, pp. 441-456.

²² Veja-se, por exemplo, uma carta escrita por Francesco Guicciardini em 1513: Francesco GUICCIARDINI, *Le lettere*, org. Pierre Jodogne, 10 voll., Roma, Istituto storico italiano per l'età moderna e contemporanea 1986-2008, I, pp. 453-456 (o excerto relativo à viagem portuguesa de 1510 foi publicado também por Marco SPALLANZANI, *Mercanti fiorentini nell'Asia portoghese (1500-1525)*, Florença, Spes, 1997, pp. 106-107).

como várias impressas. A viagem mais documentada, no entanto, é a segunda de Vasco da Gama, também presente em algumas relações estrangeiras (nem italianas nem portuguesas)²³. De facto, após a viagem de João da Nova, que partiu com apenas quatro navios, é evidente que a segunda viagem de Vasco da Gama representou um momento de avanço muito importante que não podia passar despercebido aos que estavam em Lisboa (bem como aos que tinham participado na viagem).

No primeiro grupo de cartas existe uma correspondência exacta entre carta e viagem, porque as armadas tinham recortes temporais muito bem definidos. Pelo contrário, nas viagens posteriores é mais difícil encontrar correspondências, porque as viagens se entrelaçam, as frotas dividem-se em grupos (talvez com caminhos diferentes), alguns navios permanecem na Índia.

Algumas cartas são escritas por viajantes, ou por mercadores que chegaram à Ásia em navios portugueses. Entre os viajantes encontramos Giovanni Buonagrazia, Giovanni da Empoli (que escreveu relações sobre as suas duas primeiras viagens), Iacopo Buonguiglielmi, Piero Strozzi, Andrea Corsali, Raffaello Galli e Piero di Giovanni di Dino, além de alguns viajantes anónimos mas que eram certamente italianos.

Outras cartas, no entanto, são de personagens que permaneceram na Europa (Lisboa ou Espanha) e que relataram notícias que tinham conhecido (geralmente através dos compatriotas que tinham viajado, mas também por outros). Aqui se incluem os principais mercadores-banqueiros italianos activos em Lisboa no início do século XVI. Do florentino Bartolomeo Marchionni, por exemplo, sobrevivem quatro cartas (com a adição de uma, escrita por um seu “criado”), enviadas para Florença, mas também para Veneza²⁴. Do seu compatriota Girolamo Sernigi existem duas cartas sobre a primeira viagem de Vasco da Gama e provavelmente (não é totalmente certa a sua paternidade) duas outras cartas sobre a viagem de 1510²⁵. Giovan Francesco Affaitati, cremonês, foi sem dúvida a principal fonte de informação para os venezianos, porque enviou muitas cartas aos embaixadores venezianos em Espanha. Não é claro se essas cartas só foram enviadas exclusivamente para os correspondentes ou se existiram cópias de notícias enviadas para Itália (por exemplo, para parentes ou amigos); no entanto os embaixadores transmitiram esses papéis para Veneza (de tal forma que muitos deles foram mais tarde reunidos nos famosos *Diarii* de Marin Sanuto)²⁶.

²³ Sobre a carta de Sernigi remetemos para a nota 12 e para C.M. RADULET, *Vasco da Gama ...*, cit., 1994; para as fontes sobre a segunda viagem de Vasco da Gama, veja-se Francesco GUIDI BRUSCOLI, *Bartolomeo Marchionni, «homem de grossa fazenda» (ca. 1450-1530). Un mercante fiorentino a Lisbona e l'impero portoghese*, Florença, Olschki, 2014, pp. 150-152.

²⁴ As cartas foram recentemente publicadas por F. GUIDI BRUSCOLI, *Bartolomeo Marchionni...*, cit., 2014, pp. 204-210, 217-218.

²⁵ Entre as inúmeras edições dessas cartas, consulte-se L. FORMISANO (org.), *Iddio ci dia buon viaggio e guadagno ...*, cit., 2006, pp. 131-141, 227-231; C.M. RADULET e L.F.F.R. THOMAZ (orgs.), *Viagens portuguesas ...*, cit., 2002, pp. 51-124, 293-308.

²⁶ M. SANUTO, *Diarii*, ..., cit., 1879-1902, vol. IV, coll. 66-69, 663-666; vol. V, coll. 129-131, 133-134, 841-843; vol. VI, coll. 26-28, 55-57, 75-76, 86-88.

5. Conclusão

Florença e Veneza são, assim, os principais centros de informação da península italiana sobre as viagens portuguesas das últimas décadas do século XV e primeiras do XVI. Porém não podemos esquecer outros, como Mântua, como vimos, mas também Ferrara, Modena, etc. E claro que também encontramos Roma, a capital da Cristandade: a Corte papal olhava com grande atenção para os progressos das potências ibéricas, tendo em vista a vitória da cristandade contra os infiéis. Das cartas do nosso *corpus* duas estão preservadas na Biblioteca Apostolica Vaticana, mas muitas seriam as notícias diplomáticas recebidas na Corte papal. Pelo contrário, a ausência surpreendente é a de Génova. Mesmo no início do século XVI, o período sobre o qual se debruça este artigo, encontramos mercadores genoveses em Lisboa; e eles estavam também envolvidos em viagens para a Ásia, com investimentos financeiros em algumas das viagens (por exemplo, Antonio Salgado)²⁷. E até hoje não temos conhecimento de cartas escritas por genoveses sobre essas empresas. Mas talvez, no futuro, a abertura de arquivos privados possa vir a oferecer algumas surpresas agradáveis e por isso a nossa viagem – a nossa *Carreira da Índia* – nos arquivos italianos ainda poderá continuar.

Uma última consideração antes de concluir. Os documentos que apresentei tratam-se exclusivamente de manuscritos. Mas é claro que, no início do século XVI, a imprensa começou a espalhar-se e isso também permitiu um outro – e muito maior – processo de difusão das notícias. Por exemplo, foi publicado quase imediatamente de forma impressa e teve uma rápida divulgação, com traduções em vários idiomas, o *Itinerario* do bolonhês Ludovico de Varthema²⁸. Vimos que os *Códices Zorzi* estavam em parte manuscritos e em parte impressos. E a parte impressa veio de uma famosa coleção da zona do Vêneto dos primeiros anos do século: os *Paesi Novamente Retrovati* de Fracanzio da Montalboddo, publicados em Vicenza em 1507. Os *Paesi* constituem a primeira coleção completa impressa sobre as viagens portuguesas e espanholas²⁹. Ainda mais popular foi a coleção reunida por Giovan Battista Ramusio e publicada em Veneza a partir de meados do século XVI³⁰. Mas essa nos levar-nos-ia para longe de uma pesquisa arquivística e, por isso, é uma história de que poderemos falar numa outra ocasião.

²⁷ F. GUIDI BRUSCOLI, *Bartolomeo Marchionni,...*, cit., 2014, pp. 141, 156, 166.

²⁸ *Itinerario de Ludouico de Varthema bolognese nello Egipto, nella Surria, nella Arabia deserta & felice, nella Persia, nella India, & nella Ethiopia. La fede, el uiuere, & costumi de tutte le prefate prouincie*, Roma, maestro Stephano Guillireti de Loreno, & maestro Hercule de Nani bolognese ad instantia de maestro Lodouico de Henricis da Corneto vicentino, 1510.

²⁹ Fracanzio da MONTALBODDO, *Paesi nouamente retrovati & Novo Mondo da Alberico Vesputio Florentino intitulado*, Vicenza, Henricus Vicentinus, 1507. Da segunda edição (Milão, Io. Iacobo & fratelli da Lignano, 1508) existe uma reimpressão em versão facsimilada publicada em Princeton, Princeton University Press, 1916.

³⁰ Giovan Battista RAMUSIO, *Navigazioni et Viaggi*, 3 voll., Veneza, Giunti, 1550-1559 (reimp. orgs. George Bruner Parks e Raleigh Ashlin Skelton, Amsterdão, Theatrum Orbis Terrarum, 1970); para uma edição moderna, veja-se Giovanni Battista RAMUSIO, *Navigazioni e viaggi*, org. Marica Milanesi, 6 voll., Turim, Einaudi, 1978.

Apêndice

A tabela seguinte reúne cartas escritas por mercadores italianos sobre as viagens portuguesas para as duas primeiras décadas da *Carreira da Índia*. É igualmente indicada a cota arquivística, que limita-se a documentos preservados em arquivos ou bibliotecas italianas; não são incluídas obras impressas, mesmo quando o original só existe nessa versão (por exemplo o *Itinerario* de Ludovico de Varthema). No que se refere aos *Diarii* de Sanuto, optámos por indicar a edição impressa de 1879-1902; o autógrafo e uma cópia manuscrita encontram-se na Biblioteca Nazionale Marciana de Veneza (a edição citada é baseada no autógrafo: *Ital.*, Cl. VII, codd. 419-477). O *Códice Vaglianti* é o volume indicado BRF, 1910. Os dois volumes dos *Códici Zorzi* que contêm cartas sobre as viagens portuguesas são BNCF, B.R. 233 e BNCF, B.R. 236.

Abreviaturas:

ASF – Florença, Archivio di Stato

ASM – Mântua, Archivio di Stato

BAV – Vaticano, Biblioteca Apostolica Vaticana

BMV – Veneza, Biblioteca Marciana

BNCF – Florença, Biblioteca Nazionale Centrale

BRF – Florença, Biblioteca Riccardiana

Sanuto – Marino SANUTO, *Diarii*, orgs. Rinaldo Fulin, Federico Stefani, Niccolò Barozzi, Guglielmo Berchet e Marco Allegri, 58 vols, Venezia, Visentin, 1879-1902 (rist. anast. Bologna, Forni, 1989)

	DATA	REMETENTE	de	DESTINATÁRIO	ARQUIVO	VIAGEM
1	1499, jul 10	G. Sernigi	Lisboa	Florença	ASM, Arch. Gonz., 581, 4r-8r BRF, 1910, 61r-65r BRF, 2112 bis, 5r-7v	Gama I
2	1499, jul 22	B. Marchionni	Lisboa	M. Cini, Veneza	ASM, Arch. Gonz., 581, 9r-10r	Gama I
3	1499, ago ...	G. Sernigi	Lisboa	Florença	BRF, 1910, 65r-68r	Gama I
4	1499, ago 10	G. Detti	Lisboa	Florença	BRF, 1910, 68r-70v	Gama I
5	1501, jun 26	G.F. Affaitati	Lisboa	D. Pisani, Espanha	Sanuto, IV, 66-69	Cabral
6	1501, jun 27	B. Marchionni	Lisboa	Florença	BRF, 1910, 47r-48r	Cabral
7	1501, jul ...	B. Marchionni	Lisboa	Florença	BRF, 1910, 48r-v	Cabral
8	1502, set 20	B. Marchionni	Lisboa	Veneza	Sanuto, IV, 544-545	da Nova
9	1502, set 20	L. Nardi	Lisboa	Veneza	Sanuto, IV, 545-547	da Nova
10	1502, set 26	G.F. Affaitati	Lisboa	P. Pasqualigo, Espanha	BNCF, B.R. 236, 146r-147v Sanuto, IV, 663-666	da Nova

11	1502, ott 3	P. Rondinelli	Sevilha	Florença	BRE, 1910, 55v-57r	da Nova <i>et al.</i>
12	1502, ott 17	C. Barzi	Valença	P. Pasqualigo, Espanha	Sanuto, IV, 662	da Nova
13	1503, maio ?	G. Buonagrazia	Lisboa	B. Buonagrazia, Florença	BNCF, Palat. 1125, 32r-40v	Gama II
14	1503, mar 30 - apr 18	M. da Bergamo	no caminho	G.F. Affaitati, Lisboa	BMV, Ital., Cl. VI, 277, 78 sgg. BMV, Ital., Cl. VI, 277, 83 sgg.	Gama II
15	1503, ago 19	G.F. Affaitati	Lisboa	P. Pasqualigo, Espanha	Sanuto, V, 129-130	Gama II
16	1503, ago 20	G.F. Affaitati	Lisboa	P. Pasqualigo, Espanha	Sanuto, V, 130-131	Gama II
17	1503, ago 22	F. Corbinelli	Lisboa	Florença	BRE, 1910, 76r-77v	Gama II
18	1503, set 5	C. Barzi	Valença	P. Pasqualigo, Espanha	Sanuto, V, 132	Gama II
19	1503, set 14	G.F. Affaitati	Lisboa	L. Affaitati e co., Cremona	Sanuto, V, 133-134	Gama II
20	1503, oct 17	G.F. Affaitati	Lisboa	P. Pasqualigo, Espanha	Sanuto, V, 841-843	Gama II
21	1503, nov 14 - dic 11	<i>anonimo fiorentino</i>	Lisboa ?	?	ASM, Arch. Gonz., 581, 11r-12v	viagens 1497- 1503
22	<i>post</i> 1503, dic 15	<i>anónimo italiano</i>	Espanha	Florença e Veneza	BNCF, B.R. 236, 141v-144v	Gama II
23	1504, apr 7	G.F. Affaitati	Lisboa	P. Pasqualigo, Espanha	Sanuto, VI, 26-28	partida Albergaria
24	1504, jul 16	G.F. Affaitati	Lisboa	P. Pasqualigo, Espanha	Sanuto, VI, 55-57	Albuquerque
25	1504, aug 1	G.F. Affaitati	Lisboa	P. Pasqualigo, Espanha	Sanuto, VI, 75-76	preparação Almeida
26	1504, set 11	G.F. Affaitati	Lisboa	P. Pasqualigo, Espanha	Sanuto, VI, 86-88	Albuquerque <i>et al.</i>
27	<i>post</i> 1504, set 16	G. da Empoli	Lisboa	L. da Empoli, Florença	BNCF, II.IV 347, 204r-206v BNCF, B.R. 237, 1r-9r	Albuquerque
28	1504, set ?	<i>anónimo italiano</i>	Lisboa	Florença	BRE, 1910, 78r-82r	Albuquerque
29	1505, aug 4	<i>anónimo italiano</i>	no caminho	?	BNCF, B.R. 236, 161r-184v	Saldanha
30	1507, jan 10	I. Buonguglielmi	Moçambique	G. Buonguglielmi, Florença	ASM, Arch. Gonz., 631, 67r-v BRE, 1910, 123r-125r	Cunha
31	1508,	criado de B. Marchionni	Lisboa	P. Panciatici, Florença	BRE, 1910, 130r-v	-
32	1509, maio 11	<i>anónimo italiano</i>	Lisboa	?	Sanuto, VIII, 577-578	viagens 1507- 09 e 1508-09
33	1510, dez 20	P. Strozzi	Goa	A. Strozzi, Florença	ASE, III Ser. Strozz., 185, 15r-v BNCF, B.R. 233, 101r-103r	Vasconcelos
34	1513, maio 24	G. (?) Sernigi	Lisboa	Florença	BRE, 1910, 138v-140r	viagem 1510- 13

35	1513, jun 2	G. (?) Sernigi	Lisboa	Florença	BRE, 1910, 140r-v	carga do navio
36	1514, jan 31	<i>anónimo florentino</i>	Lisboa	Fra Zuambattista, Florença	BNCF, B.R. 233, 109v-120r	viagem 1510-14
37	1514, jul 15	<i>anónimo italiano</i>	Lisboa	Veneza	BNCF, B.R. 233, 120r-v	carga do navio
38	1514, jul 12 – nov 6	G. da Empoli	no camino e Lisboa	L. da Empoli, Florença	BNCF, II.IV 347, 208r-232r BNCF, B.R. 237, 9r-50r	viagem 1510-14
39	1515, nov 15	G. da Empoli	Cochim	Lisboa ?	BNCF, B.R. 233, 127v-131r BNCF, B.R. 237, 50v-53r	-
40	1516, jan 6	A. Corsali	Cochim	duque G. de' Medici, Florença	BNCF, B.R. 233, 141r-164r BRE, 2545, 282v-294r	Albergaria
41	1516, set 10-20	R. Galli	Sumatra	G. da Poppi, Florença	ASF, MAP, 115, n. 156	Albergaria e viagem Cochim-Sumatra
42	1517, set 18 - 1518, jan	A. Corsali	no Oriente	duque L. de' Medici, Florença	BAV, Ott. Lat. 850, 68r-94v BAV, Ott. Lat. 2202, 142r-166v	no Oceano Índico
43	1519, jan	Piero di Giovanni di Dino	Cochim	A. Pucci, Lisboa	BNCF, II, IV, 110, 37r-v BNCF, Magl. VIII, 1490, 278r-284v	Sequeira
44	1519, ago	<i>anónimo italiano</i>	Lisbona	?	Sanuto, XXVII, 641	carga do navio

A ORIENTE DE MALACA A CHINA MING E A ESTRATÉGIA GLOBAL DE AFONSO DE ALBUQUERQUE

Comunicação apresentada pelo académico
Paulo Sousa Pinto no Auditório da Casa de Cultura
Jaime Lobo e Silva, na Ericeira, em 30 de Maio

Introdução

Em 1517, um funcionário da administração da província de Guangdong chamado Gu Yingxiang registava a chegada de dois navios estrangeiros ao porto de Cantão. Escreveu ele que os recém-chegados “*afirmavam trazer tributo do país de Folangji. O homem que comanda estes navios chama-se Jiapidan [“capitão”] e os seus homens têm todos narizes altos e olhos largos; eles embrulham as cabeças em tecidos brancos à maneira dos muçulmanos*”¹. Trata-se do primeiro registo em fontes chinesas sobre a chegada dos portugueses ao Império do Meio, mais precisamente dos navios de Fernão Peres de Andrade que transportavam o primeiro embaixador de uma nação europeia à China, Tomé Pires. Foi o momento inaugural das relações luso-chinesas, cuja primeira fase, até à fixação dos portugueses em Macau nos meados do século, saldou-se por uma grande instabilidade. Esta turbulência foi o resultado de um conjunto de equívocos, mal-entendidos, imagens estereotipadas ou expectativas frustradas de ambas as partes.

A China Ming, que derrubou a dinastia mongol e ressuscitou um certo sentimento de nacionalismo Han após séculos de domínio estrangeiro, era reticente em relação a contactos com os “bárbaros”, pelo que qualquer navio estrangeiro que aportasse ao seu litoral era motivo de suspeita e desconfiança, por constituir um potencial foco de perturbação da ordem existente. Já os portugueses recém-chegados à Ásia marítima apenas tinham conhecimento da China por via de relatos e informações de terceiros e desconheciam as especificidades do modo como este reino se relacionava com o mundo exterior. A isto somava-se uma certa euforia e excesso de confiança decorrentes dos sucessos acumulados na Ásia desde a viagem do Gama, assim como uma experiência de contactos políticos e mercantis que não se adequavam à realidade chinesa.

Há, portanto, todo um enquadramento histórico e um conjunto de premissas políticas, económicas e ideológicas de ambas as partes que explicam os desencontros de 1517. O elemento-chave para a compreensão dos primeiros passos do relacionamento luso-

¹ Daniel Bryant, *The Great Recreation – Ho Ching-ming (1483-1521) and his world*, Leiden, Brill, 2008, pp. 545-546.

-chinês foi a conquista de Malaca, em 1511. Não apenas o “descobrimento” da China apenas foi possível após o contacto – e posteriormente a conquista – da cidade, como a própria percepção que os portugueses adquiriram desse reino foi obtida a partir de Malaca, ou seja, um olhar onde predominava a visão marítima, portuária e comercial, que não estava em consonância com as realidades da China Ming. Esta havia encerrado oficialmente os seus portos ao comércio externo e regulava com o maior rigor o contacto com os estrangeiros. As redes mercantis chinesas, ativas por todo o Sueste Asiático desde cedo e que tinham ramificações aos portos do sul da China, partilhavam com os portugueses o sentido prático e afinidade para os negócios, longe das estritas regras protocolares da corte imperial.

Do lado português, a conquista de Malaca foi um passo ousado, mas bem sucedido, que o governador Afonso de Albuquerque tomou para executar o seu plano global de controle dos principais eixos comerciais do Índico, algo que decorria naturalmente da sua percepção alargada das realidades asiáticas. A China, localizada muito além de Malaca, não fazia naturalmente parte dos seus objetivos próximos, que se moviam no horizonte próximo do Médio Oriente, da aliança com o Prestes João e o abate do poderio muçulmano, em sintonia com os projetos do rei D. Manuel. Era, no entanto, uma peça importante a levar em consideração, não apenas como garante da sustentabilidade de Malaca – via a comunidade chinesa, com quem estabeleceu excelentes relações – mas como objetivo diplomático.

Imagens da China na Europa

A chegada dos portugueses ao litoral de Cantão foi um evento, embora discreto e tranquilo, da maior importância para o conhecimento da China na Europa, onde circulavam informações parciais, confusas e desatualizadas acerca da realidade do grande Império do Meio. A partir desse momento, os portugueses difundiram informação concreta, atualizada e vivencial acerca desse reino. Só muito lentamente, porém, foi possível começar a elaborar uma imagem mais nítida e coerente sobre a complexidade das realidades chinesas, que fascinaram os europeus ao longo de um período que se estende pelos séculos XVI e XVII.

A primeira referência à China na cultura europeia é do século I da nossa era, proveniente do *Périplo do Mar Eritreu*, um roteiro geográfico greco-romano que descreve o comércio e a navegação que se faziam entre o Mar Vermelho, a costa oriental africana e a Índia e onde consta a seguinte menção: “*a norte, no fim do mar exterior e numa terra chamada This, existe uma grande cidade no interior chamada Thinae, da qual é trazida seda crua e em fio através da Bactria e Barygaza e que também é exportada para Damirica, através do rio Ganges. Mas a terra de This não é facilmente acessível; são poucos e raros os homens que*

*de lá veem. O país fica sob a Ursa Menor e diz-se que confina com as partes mais longínquas do Ponto e do Mar Cáspio*².

A origem da forma “China” é, provavelmente, o reino de Qin, um dos “estados combatentes” que unificou pela primeira vez o país entre 221 e 206 a.C., que se difundiu para ocidente através do sânscrito pela forma *Cina*. Na Europa, esta designação só veio a generalizar-se no século XVI, por via das viagens portuguesa. Até então, subsistiam fragmentos de autores clássicos – parte deles redescobertos apenas no século XV – misturados com alusões míticas e lendárias mescladas num fundo fabuloso que povoara o imaginário medieval³.

A esta tradição haviam-se juntado os dados fornecidos pelos viajantes da Idade Média que atingiram a China por via terrestre, Giovanni da Pian del Carpine, William de Rubruck e, sobretudo, Marco Polo. Foi da divulgação destas informações que se generalizou a designação de “Cataio” (proveniente de *Khitai*, o nome de uma tribo mongol), que consta, por exemplo, no planisfério de Fra Mauro (c. 1450). Contudo, e talvez por Portugal ser um país periférico e de certo modo distante dos centros eruditos da Europa, Marco Polo nunca conheceu grande divulgação por cá e os dados da sua obra não influenciaram as viagens de exploração portuguesas. A China onde chegariam na década de 1510 tinha, portanto, muito pouco a ver com o “Cataio” de Marco Polo, que era o resultado de viagens terrestres e não marítimas.

Nos finais do século XV, as informações do viajante veneziano não correspondiam à realidade: “Cataio” era uma designação obsoleta, a estabilidade do domínio mongol que havia permitido os contactos terrestres entre a Ásia Central e a Europa desaparecera e o “Grande Khan” que Marco Polo conhecera e divulgara havia sido deposto havia mais de um século. Não dispondo de informações atualizadas, os europeus perpetuavam a imagem de uma China que já não existia e que não se sabia exatamente onde ficava ou quais os seus limites, mergulhada num mar de dados livrescos e confusos, misturados com histórias fabulosas e informações lendárias. Isto não diminuía, pelo contrário, o seu fascínio, tendo levado Cristóvão Colombo a conceber um projeto para ali chegar por via marítima, seguindo para ocidente, com as consequências imprevistas que são por demais conhecidas⁴.

Do ponto de vista português, a descoberta da China – melhor dizendo, a descoberta do caminho marítimo para a China – começou com a viagem de Vasco da Gama, que inaugurou o processo de construção de um império asiático, e tornou-se viável após a tomada de Malaca, em 1511; um império que se espalhava lentamente ao longo das vias marítimas e que ia sendo construído de forma cautelosa e progressiva, num mundo que

² *Periplus of the Erythrean Sea*, ed. Wilfred H. Schoff, Nova York, Longmans, 1912, p. 48 [trad. minha].

³ Francisco Roque de Oliveira, *A Construção do Conhecimento Europeu sobre a China, c. 1500-c. 1630*, dissertação de doutoramento, Univ. Barcelona, 2003, pp. 341-345.

⁴ Rui Loureiro, “A Ásia Oriental nos primeiros escritos de Colombo”, in *Nas Partes da China*, Lisboa, Centro Científico e Cultural de Macau, 2009, pp. 11-33.

os europeus conheciam, pela primeira vez, de forma direta. O *Estado da Índia* português estava em gestação; ainda não se sabia bem o que iria ser, mas duas coisas eram seguras: 1. seria uma estrutura costeira e portuária, assente nos tratos e nas feitorias, na continuidade do que fora feito ao longo da costa ocidental africana; 2. teria como pilares uns quantos pontos-chave da Ásia marítima, alguns já tomados por Afonso de Albuquerque, de que Malaca era, sem dúvida, o mais importante no que dizia respeito ao Índico Oriental.

Aparentemente, a viagem de Vasco da Gama não forneceu qualquer informação concreta acerca da China, apenas vagas referências a uma armada de “*crístãos brancos, com cabelos compridos, semelhantes aos alemães, sem barba, salvo em torno da boca*” que chegara a Calecut havia cerca de oitenta anos⁵; trata-se, seguramente, de uma referência a uma expedição do célebre Zheng He, no primeiro quartel do século XV, cujos ecos perduravam ainda no imaginário das populações do Malabar, como os portugueses vieram a constatar algum tempo mais tarde e que usariam em seu proveito, nomeadamente profecias que vaticinavam o domínio da região por gente branca, vinda por mar⁶.

A expedição de Pedro Álvares Cabral acrescentou alguma informação, embora muito vaga, provavelmente fornecida por José de Cranganor, um cristão da Índia que viajou para Portugal no regresso da armada. No entanto, parece ter sido suficientemente importante para despertar a curiosidade do rei D. Manuel que, a 28 de agosto de 1501, escrevia aos Reis Católicos uma carta a dar conta dos sucessos da viagem, e onde se pode ler a seguinte passagem: “*Souberam outrossim [os portugueses em Calecut] que, além da dita casa de S. Tomé, há muitas povoações de crístãos, que vão em peregrinação ao dito santo. São homens brancos e de cabelos louros, olhos verdes, e são fortíssimos; a sua terra principal chama-se Malchina, de onde vêm jarras grandes e bonitas de porcelana, musgo, âmbar e pau aloés, que tiram do rio Ganges, que corre na terra deles*”⁷.

Nos anos seguintes, o interesse de D. Manuel pela China não esmoreceu e acabou por se transformar num dos objetivos do seu projeto asiático. Quando em 1508 o monarca mandou preparar em Lisboa uma armada com o objetivo de atingir Malaca – dada a relutância do vice-rei D. Francisco de Almeida em fazê-lo –, incluiu no regimento do capitão Diogo Lopes de Sequeira um capítulo dedicado aos “chins”, no qual lhe ordenava que, assim que chegasse à metrópole malaia, obtivesse informações detalhadas acerca destes homens: “*Perguntareis pelos chins, e de que partes vêm, e de quão longe, e de quanto em quanto vêm a Malaca ou aos lugares em que tratam, e as mercadorias que trazem, e quantas naus deles vêm cada ano, e pelas feições de suas naus, e se tornam no ano em que*

⁵ Primeira carta de Girolamo Sernigi sobre a viagem de Vasco da Gama, in Carmen Radulet e Luís Filipe Thomaz (eds.), *Viagens Portuguesas à Índia (1497-1513) – Fontes italianas para a sua História*, Lisboa, CNCDP, 2002, p. 80.

⁶ Jorge M. dos Santos Alves, “La voix de la prophétie: Informations portugaises de la 1^e moitié du XVI^e s. sur les voyages de Zheng He” in *Zheng He – Images & Perceptions*, ed. Claudine Salmon e Roderich Ptak, Wiesbaden, Harrassowitz Verlag, 2005, p. 44.

⁷ *Carta de el-rei D. Manuel ao Rei Católico*, ed. Prospero Peragallo, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1892, p. 19.

*vêm, e se têm feitores ou casas em Malaca, ou em alguma outra terra; e se são mercadores ricos, e se são homens fracos, se guerreiros, e se têm armas ou artilharia, e que vestidos trazem, e se são grandes homens de corpos, e toda a outra informação deles; e se são cristãos, se gentios, ou se é grande terra a sua, e se têm mais de um rei entre eles, e se vivem entre eles mouros ou outra alguma gente que não viva na sua lei ou crença*⁸.

O centro das suas preocupações não estava na China, mas naturalmente em Malaca. Já então se esboçavam em Castela os primeiros indícios de disputa sobre as regiões asiáticas que caíam de cada um dos lados do anti meridiano de Tordesilhas. D. Manuel jogava, portanto, por antecipação, tentando garantir uma presença concreta e efetiva na cidade: era necessário estabelecer o contacto com o rei da terra, construir uma fortaleza, garantir o acesso às especiarias e outras mercadorias asiáticas e antecipar-se às possíveis movimentações castelhanas. O tempo viria a dar-lhe plena razão, uma vez que os castelhanos reclamaram, logo após a conquista de Malaca por Afonso de Albuquerque, que a cidade caía na sua zona de influência, e o projeto de Fernão de Magalhães fez arrastar a disputa durante mais de uma década.

A China Ming e o mundo exterior

A forma como a China se relaciona com o exterior e com os estrangeiros é um tema discutido de forma recorrente pelos historiadores, entre alegações de xenofobia por parte de uma civilização que se considerava “debaixo do Céu” – daí a auto designação comum de *Zhongguo*, “reino do meio” – e que tratava o Outro como “bárbaro” e autores que relembram o facto de que todas as civilizações se posicionam mais ou menos da mesma maneira e tendem a olhar para os estrangeiros com um sentido de superioridade segundo os seus próprios valores⁹. É inegável que a China esteve desde sempre sujeita à pressão dos povos das estepes da Ásia Central e que periodicamente foi por eles dominado. É natural, portanto, que desenvolvesse todo um sistema ideológico que lhe permitisse lidar com esta ameaça latente.

A visão clássica remonta ao século V a.C. e consta de uma hierarquia de espaços e populações centrada nos vales do rio Yangze e do Rio Amarelo. Tratava-se de um esquema de círculos concêntricos, no qual o núcleo era ocupado pelos domínios régios, a partir do qual se estabelecia uma gradação civilizacional decrescente, à medida que aumenta a distância: primeiro os príncipes e senhores tributários, depois “zonas de pacificação” semibárbaras onde os valores da civilização chinesa estavam em vias de serem adotados,

⁸ Regimento de Diogo Lopes de Sequeira, 13.2.1508, in *Cartas de Afonso de Albuquerque*, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1898, vol. II, p. 416.

⁹ Wang Gungwu, “Early Ming Relations with Southeast Asia: a Background Essay”, in *The Chinese World Order*, ed. John K. Fairbank, Harvard University Press, 1974, pp. 34-62.

de seguida os reinos bárbaros aliados e, por fim, populações selvagens que desconheciam em absoluto a civilização¹⁰.

Em épocas posteriores, nomeadamente na dinastia Han (206 a.C.-220 d.C., o período clássico por excelência da História da China), esta conceção elementar foi aperfeiçoada e desenvolvida. O historiador Ban Gu (séc. I) aceitou-a e inculuiu-lhe um enquadramento político-estratégico: mais importante do que optar entre uma política pacificadora ou agressiva em relação aos seus vizinhos – isso era uma atitude que dependeria das circunstâncias e das conjunturas – era necessário definir um quadro de prioridades nas relações entre os povos, com a China naturalmente no centro e os bárbaros nas periferias. Assim, o império deveria definir a sua estratégia assumindo como preocupação essencial a defesa das fronteiras. Os bárbaros longínquos não constituíam preocupação, a menos que se aproximassem da China. O cerne da política deveria, portanto, centrar a sua atenção nas estratégias destinadas a mantê-los afastados dos limites do reino.

Ao longo dos séculos, os intelectuais da corte chinesa criaram arquiteturas diplomáticas diferentes acerca da forma como a China deveria relacionar-se com os estrangeiros. A posição mais comum era a de manter uma vigilância cautelosa e não aceitar facilmente a submissão dos bárbaros, porque isso significava que a China teria que se tornar protetora destes e, conseqüentemente, tomar partido nas constantes guerras em que estavam envolvidos. Mantê-los à distância era, portanto, a melhor solução.

A dinastia Ming (1368-1644) emergiu das revoltas contra o poder opressivo dos mongóis (Yuan) e assumiu, por consequência, uma postura nacionalista “chinesa” (ou seja, Han), isolacionista e desconfiada em relação aos estrangeiros. O seu modelo assentava numa China auto suficiente, agrária e protegida dos inimigos externos, onde pontificava naturalmente uma recuperação dos cânones ideológicos do confucionismo tradicional, que encarava o comércio externo como fonte de perturbação da ordem social¹¹.

Como lidar com os “bárbaros”, sobretudo as populações da fronteira norte do império, era assim uma preocupação permanente dos teóricos desta dinastia. Uma das teses mais interessantes foi desenvolvida no século XVI por Zhang Jusheng (1525-1582), precisamente quando os portugueses já estavam presentes em Macau e navegavam nas costas da China. Era uma espécie de sistema do “osso e do pau” e definia o princípio segundo o qual os bárbaros deveriam ser tratados: “*o mais importante é que os oficiais responsáveis lidem com eles de forma flexível: tal como acontece com os cães, se abanarem as caudas, receberão ossos; se ladrarem de forma agressiva, serão castigados com paus; depois do espancamento, e se se submeterem novamente, receberão ossos, uma vez mais; depois dos ossos,*

¹⁰ Joseph Needham, *Science and Civilization in China*, vol. III, Cambridge University Press, 1959, p. 502.

¹¹ Li Kangying, *The Ming Maritime Trade Policy in Transition, 1386 to 1567*, Wiesbaden, Harrassowitz Verlag, 2010, pp. 24-27.

*se ladrarem mais uma vez, mais pancada se seguirá. Como pode alguém argumentar com eles acerca de se ser embusteiro ou correto, ou sobre a observância da lei?*¹².

Os enquadramentos teóricos acerca dos “bárbaros” decorriam da proximidade e permanência da ameaça mongol, mas estendiam-se à fronteira marítima do império. Contudo, uma vez que a China nunca enfrentara uma ameaça vinda do mar, a posição perante os reinos confinantes a Sul, ou seja, da Ásia do Sueste, era bem mais relaxada e menos receosa do que a que envolvia a fronteira terrestre setentrional. A dinastia Yuan (mongol) havia seguido uma política expansionista no Sueste Asiático, com intervenções militares na Birmânia, no Vietname e em Java, além de várias tentativas de invasão do Japão. Os imperadores Ming, sem deixarem de interferir diretamente nos destinos de algumas regiões próximas, nomeadamente no Vietname, mantiveram uma posição mais distante em relação aos reinos do *nanyang*, ou seja, aos “mares do sul”.

Não se podendo furtar ao contacto, a China tratou de regulamentar de modo rigoroso e formal as relações com os reinos sueste-asiáticos, que teriam que respeitar os preceitos de um “sistema tributário”: os que reconheciam a supremacia do Império do Meio deveriam enviar missões diplomáticas que precederiam à troca cerimonial de presentes e que se colocavam, deste modo, sob a proteção da China¹³. Uma das teses desenvolvidas pelos Ming era, precisamente, a da “imparcialidade”, ou seja, a de que o imperador, estando acima de todos os reis estrangeiros, a todos tratava de igual forma com justiça e equidade. Isto foi utilizado por diversos reinos malaios e de outras regiões do Sueste Asiático como forma de proteção contra vizinhos ameaçadores, também eles tributários da China; Brunei em relação a Mojopahit (Java) ou Malaca em relação ao Sião são apenas alguns exemplos conhecidos. Outro conceito comum era o da “inclusão”, ou seja, a ideia de que nenhum reino deveria ser excluído nos contactos que estabelecesse com a China, o centro da civilização. O imperador Yongle (r. 1402-1424) levou esta premissa praticamente à letra, com o envio de missões marítimas – as célebres expedições de Zheng He – que não eram meramente diplomáticas, mas também militares, e que constituíam, simultaneamente, um convite e uma imposição do sistema tributário chinês.

Contudo, e ao contrário do que por vezes é sugerido, as viagens de Zheng He por todo o Índico não significaram uma abertura da China ao mundo exterior mas, pelo contrário, corresponderam a um reforço das medidas de controlo rigoroso das fronteiras e dos contactos externos. E uma vez que se tratou de um empreendimento efémero, o que perdurou ao longo do século seguinte foi uma política de encerramento da China ao exterior, o regime geralmente conhecido por *haijin* ou “encerramento da costa”. O aumento da pressão dos mongóis na fronteira norte do império – que levou à transferência da capital imperial de Nanjing para Pequim –, um certo desinteresse, por parte das autoridades, em imiscuir-se na política dos reinos sueste-asiáticos e, sobretudo, o

¹² Lien-sheng Yang, “Historical Notes in the Chinese World Order” in *The Chinese World Order*, p. 31.

¹³ René Servoise, “La conception de l’ordre mondial dans la China Impériale”, *Revue Française de Science Politique*, 23, 3, 1973, pp. 550-569.

aumento da pirataria japonesa nas costas da China, são os motivos mais óbvios que explicam o rumo crescentemente isolacionista e predominantemente securitário¹⁴.

A fronteira marítima da China foi encerrada, o comércio privado foi proibido, os chineses que viviam fora da terra-mãe foram intimados a regressar e as trocas com o mundo exterior passaram a ser permitidas apenas e somente no âmbito estrito das regras do sistema tributário. Este funcionava do seguinte modo: as embaixadas que se dirigiam periodicamente à corte imperial para renovar a vassalagem ao Filho do Céu transportavam um determinado volume de mercadorias, entregues a título de tributo, ao que aquele retribuía com produtos chineses. Assim se procedia a um largo volume de trocas, mutuamente vantajoso não apenas para ambas as partes mas igualmente para todo um aparelho formado por burocratas, delegados, intermediários, agentes e intérpretes.

Para as comunidades mercantis chinesas, que tradicionalmente se moviam entre a China e as cidades portuárias da Ásia do Sueste e que satisfaziam a procura de bens das regiões meridionais nos mercados chineses, o efeito destas medidas foi obviamente nefasto¹⁵. Uma vez que a estadia temporária fora das fronteiras da China era agora proibida, a estes grupos colocava-se o dilema de não partir ou não regressar. Ao longo do século XV, portanto, alargou-se o divórcio entre estas duas realidades “chinesas”: uma China oficial, confinada ao espaço do seu território e que vigiava com desconfiança a turbulência dos “bárbaros” que percorriam o seu litoral, e as comunidades de mercadores que viviam no exterior e que aproveitavam as brechas do *haijin* e a venalidade da burocracia imperial nas regiões costeiras para importar bens estrangeiros e escoar mercadorias chinesas, de forma a corresponder à pressão crescente dos mercados, quer da China, quer da Ásia do Sueste. Foi esta realidade dupla que os portugueses encontraram, ao atingir as águas do Índico na viragem para o século XVI, mas cujos contornos e significado só vieram a compreender mais tarde.

A China no plano global de Afonso de Albuquerque

O primeiro contacto dos portugueses em Malaca não decorreu de acordo com as expectativas do rei D. Manuel. Inicialmente bem recebidos pelo sultão, com quem estabeleceram relações amistosas durante vários meses, acabaram por ser vítimas de uma conspiração preparada por malaios e javaneses, para quem a sua presença era uma potencial ameaça. Diogo Lopes de Sequeira foi obrigado a retirar-se, deixando dezenas de homens em terra, entre eles o feitor Rui de Araújo, que foram feitos cativos. Do balanço deste primeiro contacto destaca-se, porém, o apoio prestado aos portugueses por duas

¹⁴ Wang Gungwu, “Ming foreign relations: Southeast Asia” in *The Ming Dynasty. 1368-1644. The Cambridge History of China*, Vol. 8, Pte. 2, ed. Dennis Twitchett e John K. Fairbank, Cambridge University Press. 1998, pp. 301-332.

¹⁵ Craig Lockard, 2010. “The Sea Common to All: Maritime Frontiers, Port Cities, and Chinese Traders in the Southeast Asian Age of Commerce, ca. 1400-1750”, *Journal of World History*, 21, 2 (jun.), 2010, pp. 219-247.

das comunidades mais poderosas da cidade: os quelins – mercadores hindus da costa do Coromandel – e os chineses. Estes últimos, aliás, haviam-nos prevenido do perigo iminente e alertado para a hostilidade latente dos malaios, coisa que o capitão português negligenciou¹⁶. Rui de Araújo, prisioneiro em Malaca, compilou um conjunto pormenorizado de informações acerca da cidade e da sua rede comercial, assim como do poderio do sultão, que fez chegar às autoridades portuguesas; nesta carta, o feitor deu conta da forma como chegavam todos os anos oito a dez juncos chineses a Malaca¹⁷.

Estas informações não foram recebidas pelo vice-rei D. Francisco de Almeida, que durante o seu governo não se interessara com a exploração do Índico para além de Ceilão, mas sim pelo novo governador Afonso de Albuquerque, a quem estas questões interessavam sobremaneira. Empenhado em não deixar passar a afronta infligida ao rei de Portugal pelo sultão, Albuquerque aguardava ocasião para atravessar o Golfo de Bengala e dirigir-se pessoalmente a Malaca. Depois de tomar Goa, esse momento chegou.

Afonso de Albuquerque é uma figura central da história da expansão portuguesa na Ásia, o principal obreiro dos pilares que viriam a dar origem ao chamado Estado da Índia. Trata-se de uma figura complexa e controversa, por vezes contraditória na forma como conciliava traços de estratégia, digamos, “moderno”, com ações e intenções tipicamente medievais. Era um homem com perfeita consciência dos seus recursos limitados, das dificuldades e dos riscos mas, simultaneamente, estava imbuído de uma mística religiosa que o levou, entre outros episódios, a crer em sinais e milagres premonitórios do favor divino, como em Ormuz em 1507 ou no Mar Vermelho em 1513¹⁸.

Albuquerque foi, antes de mais, um homem que perfilhava o projeto imperial de D. Manuel, centrado na aliança com o Prestes João, o ataque global ao mundo muçulmano e, em particular, aos interesses do sultão do Cairo. A China era, portanto, um objetivo remoto e demasiado afastado deste objetivo prioritário, que tinha o seu principal cenário no Mar Vermelho, no Golfo Pérsico e nas ligações ao Malabar. Porém, Albuquerque era dotado de uma larga visão sobre as realidades do Índico, isto é, percebeu que a Ásia marítima era um conjunto de ligações interdependentes e que a estratégia portuguesa não poderia restringir-se a uma área apenas, mas necessitava, para ser bem sucedida, de um enquadramento num contexto mais vasto. Foi certamente o primeiro europeu a delinear uma estratégia global de controlo do conjunto da Ásia marítima, da costa oriental africana ao Sueste Asiático¹⁹.

¹⁶ Rui Loureiro, *Fidalgos, Missionários e Mandarins – Portugal e a China no século XVI*, Lisboa, Fundação Oriente, 2000, pp. 127-128.

¹⁷ Carta de Rui de Araújo a Afonso de Albuquerque, 6.2.1510, *As Gavetas da Torre do Tombo*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963, III, p. 793.

¹⁸ Luís Filipe Thomaz, “A ideia imperial manuelina”, in *Facetas do Império na História: conceitos e métodos*, ed. Andréa Doré et al, São Paulo, Aderaldo & Rothschild, 2008, pp. 72-73.

¹⁹ Paulo Jorge de Sousa Pinto, “Share and Strife – the Strait of Melaka and the Portuguese (16th and 17th centuries)”, *Orientierungen*, themenheft 2013, p. 69.

Malaca era, portanto, um objetivo remoto mas necessário, porque era uma ramificação fundamental das redes marítimas muçulmanas que se estendiam para o Médio Oriente e, daí, para a Europa. Por outro lado, tinha uma dupla utilidade estratégica: era um entreposto comercial de primeira grandeza (embora a sua dimensão seja ainda hoje motivo de alguma controvérsia²⁰), o que permitiria obter acesso a um largo espectro de bens e mercadorias do mundo malaio-indonésio (nomeadamente especiarias) e do Extremo Oriente, e alargava consideravelmente os horizontes dos portugueses, abrindo a possibilidade de contactar com reinos cristãos, cuja existência era tida como muito possível para além do mundo muçulmano.

Após a conquista de Goa e depois de reunir as forças disponíveis, Albuquerque partiu, então, para Malaca, provavelmente já determinado a tomar a cidade ou, pelo menos, a impor ao sultão condições favoráveis aos seus objetivos. Rui de Araújo fornecera-lhe informações concretas sobre as defesas da cidade e instara-o a tomá-la pela força. À sua chegada, o governador recebeu os mercadores chineses, que lhe forneceram ajuda e prontificaram-se a colaborar na tomada de Malaca²¹.

Foi, portanto, ainda antes da conquista que Albuquerque estabeleceu relações cordiais com a comunidade chinesa, que se prolongou após a tomada da cidade. O governador não tinha grande espaço de manobra e sabia que o tempo corria a seu desfavor, pois a sua ausência prolongada na Índia – esteve cinco meses em Malaca – era um motivo de permanente preocupação. Não lhe restava portanto outra opção senão tentar consolidar a posição precária de Malaca, isolada num ambiente potencialmente hostil²². Para o efeito, adotou uma política de atração de todas as comunidades mercantis e uma postura conciliadora para com os sultanatos vizinhos. Além disso, procedeu de imediato ao reconhecimento dos reinos da região, não apenas para obter informações sobre potencial económico mas para firmar alianças políticas, de preferência com potentados não-muçulmanos, nomeadamente o Pegu (Birmânia), Mojopahit (Java), o Sião e, inevitavelmente, a China.

Neste contexto, a amizade dos chineses de Malaca era promissora. Um dos seus líderes colocou os seus serviços à disposição do governador. Já o havia feito antes da conquista da cidade, ao aceder ao pedido do governador para transportar, na viagem que ia fazer ao Sião, um mensageiro português que iria contactar o rei da terra²³. Foi, posteriormente, o interlocutor de Albuquerque e dos capitães de Malaca nas relações com a

²⁰ Roderich Ptak, “Reconsidering Melaka and Central Guangdong: Portugal’s and Fujian’s Impacto on Southeast Asian Trade (Early Sixteenth Century)” in *Iberians in the Singapore-Melaka Area (16th to 18th century)*, ed. Peter Borschberg, Wiesbaden, Harrassowitz Verlag/ Fundação Oriente, 2004, pp. 1-21.

²¹ Rui Loureiro, *Fidalgos, Missionários e Mandarins*, pp. 130-131.

²² Geneviève Bouchon, *Albuquerque, le lion des mers d’Asie*, Paris, Ed. Desjonquères, 1992, pp. 204-205.

²³ Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, liv. III, cap. 57, Porto, Lello & Irmão, 1979, vol. I, p. 637.

comunidade chinesa e desempenhou um papel fundamental nos primeiros contactos com a China.

Trata-se de um homem de perfil obscuro, sobre o qual pouco se conhece. As fontes portuguesas referem-se-lhe com diferentes designações, “Cheilata”, “Chulata”, “Fulata” ou ainda “Pulata”, mas nenhum destes nomes pode ser diretamente identificável com o que se conhece das redes mercantis chinesas que estavam ativas nas costas da China por esta altura. “Lada” parece corresponder a uma expressão associada ao comércio e é possível que este personagem estivesse, de alguma forma, relacionado com o clã Xu, cujas atividades de contrabando chamaram a atenção das autoridades chinesas na década seguinte²⁴. O seu protagonismo, assim como o facto de ser chamado numa das cartas por “velho chim”, sugere que se trataria de um poderoso e influente mercador, com contactos em diversas redes portuárias, não apenas na China como também em Ayuthaya, no Sião²⁵.

Seja como for, “Chulata” foi uma peça fundamental na estratégia de Afonso de Albuquerque para a normalização da situação diplomática de Malaca: os chineses haviam retornado à sua terra e as boas relações estabelecidas com os portugueses antes e depois da conquista da cidade deveriam influenciar favoravelmente as autoridades chinesas, renunciando um futuro auspicioso aos contactos futuros. Na monção de 1512 ocorreu um primeiro sobressalto: os juncos da China não tornaram a Malaca, o que só veio a ocorrer no ano seguinte, para grande alívio do capitão Rui de Brito²⁶. Regularizado o relacionamento com esta comunidade, estavam portanto criadas as condições para o desenvolvimento da rota comercial entre os portos da China e Malaca e, pensava-se, era chegado o momento de preparar o envio da primeira delegação portuguesa à China. O retorno dos navios de “Chulata” ao Império do Meio, em maio de 1513, após terem feito negócio em Malaca, foi a oportunidade escolhida. Foram, portanto, acompanhados por um junco português, adquirido no Pegu, onde seguiu Jorge Álvares. Este foi assim o primeiro português a atingir o litoral do Guangdong, mais precisamente a ilha de Nei Lingding, no estuário do Rio das Pérolas.

A viagem foi um sucesso, não apenas pelo bom acolhimento que Jorge Álvares ali recebeu, mas também porque os lucros que obteve permitiam criar as melhores expectativas sobre o comércio a desenvolver no futuro. Em 1515, foi enviada uma segunda delegação, desta vez liderada por Rafael Perestrelo. Não é ainda claro se partiu por disposição do capitão de Malaca ou se a ordem provinha do próprio D. Manuel²⁷. Seja

²⁴ Roderich Ptak, “The Fujianese, Ryukyuan and Portuguese (c. 1511 to c. 1540s): allies or competitors?”, *Anais de História de Além-Mar*, vol. III, 2002, p. 448 e nota 4.

²⁵ Carta de Rui de Brito Patalim a D. Manuel, 6.1.1514, in *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente/ Insulíndia*, ed. A. Basílio de Sá, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1954, vol. I, p. 68.

²⁶ Carta de Rui de Brito Patalim a Afonso de Albuquerque, 6.1.1514, in *Documentação para a História das Missões do Padroado Português do Oriente/ Insulíndia*, vol. I, pp. 48-49.

²⁷ João Paulo Oliveira e Costa, “A Coroa portuguesa e a China (1508-1531) – do sonho manuelino ao realismo joanino”, in *Estudos de História do Relacionamento Luso-Chinês*, ed. António Vasconcelos de Saldanha, Macau, IPOR, s.d., p. 17.

como for, a iniciativa contou, uma vez mais, contou com a colaboração de “Chulata”²⁸. As perspetivas portuguesas sobre a China não estavam limitadas à criação de uma linha de comércio lucrativa com Malaca. Estava em preparação o passo seguinte, já não apenas circunscrito aos negócios do capitão de Malaca e à ligação meramente comercial entre a cidade, as ilhas do litoral do Guangdong e a intermediação das redes mercantis chinesas, mas que previa o contacto oficial entre as autoridades portuguesas e a burocracia Ming, mediante o envio de uma embaixada. Afonso de Albuquerque, que cumprira as disposições régias de procura de informações sobre os “chins” e a sua terra e que compreendera a importância de viabilizar os contactos com a China, não viveu para assistir a esta nova fase das relações luso-chinesas.

Chins e Folangji

A decisão de enviar uma embaixada à China partiu do próprio D. Manuel, que por esta altura estava naturalmente informado dos excelentes resultados obtidos no contacto com os mercadores chineses, e é reveladora da importância que o monarca atribuía ao estabelecimento de relações diplomáticas com aquele reino. O nome do embaixador não foi escolhido pelo rei, mas sim pelo novo governador da Índia, Lopo Soares de Albergaria, e recaiu ironicamente sobre o homem que havia acabado de redigir o mais completo e atualizado repositório de informações sobre Malaca e, por consequência, a China: Tomé Pires. O fracasso da embaixada de que seria o principal protagonista resultou, em grande medida, da insuficiência do conhecimento que os portugueses tinham acerca das realidades daquele e de que a *Suma Oriental* é prova.

Tomé Pires escreveu a sua obra em Malaca, no período que se estende entre a tomada da cidade e a sua viagem para a Índia, nos primeiros meses de 1515. O grau de conhecimento que revela acerca da China provinha, portanto, dos dados que compilou em Malaca, junto das comunidades mercantis asiáticas, e também, provavelmente, da viagem de Jorge Álvares. A obra é reveladora da enorme discrepância de conhecimento entre a dimensão marítima, portuária e comercial que interessava tanto aos portugueses como aos mercadores chineses, e as realidades da China imperial, formal e burocrática, com que o mesmo Tomé Pires viria a confrontar-se pouco depois. A *Suma Oriental* enuncia informações práticas importantes, muito úteis para mercadores que quisessem fazer negócio (nomeadamente em Cantão) e reflete algum conhecimento acerca do regime de encerramento da costa e do rigoroso controlo dos contactos com o exterior: “*não pode sair nenhum chim para a banda de Sião, Java, Malaca, Pasai e daí adiante, sem licença dos regedores de Cantão (...) e se algum estrangeiro está na terra da China, já não pode sair, somente senão é por licença do rei e por esta licença se é rico, fica sem nada*”²⁹.

²⁸ João de Barros, *Da Ásia*, Dec. II, liv. II, cap. VI, Lisboa, Liv. Sam Carlos, 1973, p. 178.

²⁹ Tomé Pires, *A Suma Oriental de...*, ed. Armando Cortesão, Universidade de Coimbra, 1978, p. 359.

Alguns pormenores sobre indumentária e dados genéricos sobre o tamanho do reino e a dimensão e opulência das cidades completam o quadro. Sobre as realidades do protocolo imperial e da burocracia Ming é praticamente omissivo. Há uma informação particularmente interessante que é sintomática da forma como a dimensão do Império do Meio permanecia oculto aos olhos dos estrangeiros: “*para o subjugar o governador de Malaca à obediência nossa, havia mester não tanto como dizem, porque é gente muito fraca e ligeira de desbaratar, e afirmam as pessoas capitães que muitas vezes foram lá, que com dez naus subjugaria o governador das Índias que tomou Malaca toda a China nas beiras do mar*”³⁰. Isto indica que o prestígio do poderio naval português tinha atingido um patamar inédito após a conquista de Malaca e que o próprio Tomé Pires era sensível à provável fama de invencibilidade que circulava nos meios mercantis asiáticos acerca dos portugueses e que viria a induzir em erro as ações portuguesas nos anos seguintes, com conseqüências funestas.

Como é sabido, o mito da superioridade militar europeia sobre a aparente fraqueza da China veio permitir a elaboração de projetos de conquista militar, décadas mais tarde, pelos espanhóis das Filipinas, com aprovação oficial³¹. Seria interessante constatar qual teria sido a decisão de Afonso de Albuquerque, caso tivesse vivido o suficiente – e exercido o cargo de governador da Índia durante mais algum tempo – no que respeita à China, nomeadamente se teria optado por uma posição de força perante a uma reação hostil por parte das autoridades de Cantão.

As deficiências de informação não existiam apenas por parte dos portugueses. Pelo contrário, o flagrante desconhecimento da China em relação ao mundo exterior era uma realidade decorrente da política isolacionista dos Ming. O sistema tributário estabelecido nas primeiras décadas do século XV estava obsoleto, uma vez que as embaixadas rareavam e, por conseqüência, a posição eminente da China como poder arbitral e regulador da ordem política no Sueste Asiático estava em franco declínio. A tomada de Malaca pelos portugueses foi, e segundo vários autores, o golpe final no prestígio da China na região, cujo impacto não mereceu ainda a devida atenção por parte dos historiadores: “*Para a história da China, a queda de Malaca às mãos dos portugueses foi um evento de grande importância, mas o seu significado ainda não despertou a devida atenção da comunidade científica chinesa. Portugal, através dos seus contactos com Malaca e a China (...) teria provocado a maior e mais drástica mudança que se verificou durante os 3 mil anos de História do Império do Meio*”³².

A passividade chinesa teve um impacto profundo na posição de suserania que o império se arrogava sobre as suas periferias: pela primeira vez, uma potência estrangeira tomava um estado vassalo da China sem qualquer represália, o que feria de morte o

³⁰ Tomé Pires, *ibid.*, p. 364.

³¹ Manel Ollé, *La empresa de China – De la Armada Invencible al Galeón de Manila*, Barcelona, Quaderns Crema, 2002.

³² Jin Guo Ping e Wu Zhiliang, *Revisitar os Primórdios de Macau: para uma nova abordagem da História*, Macau, Instituto Português do Oriente/Fundação Oriente, 2007, p. 31.

próprio sistema tributário³³. A conquista de Malaca levou o sultão deposto a apelar à corte imperial, num processo paralelo ao próprio percurso da embaixada portuguesa, nos anos que se seguiram a 1517, e que foi um importante fator para o fracasso da embaixada de Tomé Pires, mais do que o desconhecimento da língua e do protocolo da corte dos Ming.

Inicialmente, a desconfiança da burocracia da corte Ming limitou-se ao desconhecimento do país de onde se entendia que estes estrangeiros provinham: *Folangji* (fonetização chinesa de *feringgi*, ou seja, “francos”), que não constava dos registos imperiais e, portanto, o seu “tributo” não podia ser aceite. Mas rapidamente tomou conhecimento de que o sultão de Malaca havia sido deposto pela ação dos mesmos que procuravam agora o contacto diplomático. Os “Anais Ming” assinalam, a 21 de janeiro de 1521, o seguinte registo: “*Malaca é um país que oferece tributo e que se declarou feudatário imperial. Os Folangji anexaram-no e, seduzindo-nos com ganhos, procuram enfeudar-se e obter recompensas. A retidão não o permitirá, certamente. Solicita-se que o seu tributo seja recusado, que a diferença entre conformidade e desobediência lhes seja claramente exposta e que sejam avisados de que só depois de devolverem o território de Malaca é que poderão ser autorizados a ir à Corte oferecer tributo*”³⁴. Não houve, portanto, represálias, apenas um aviso para a devolução de Malaca ao sultão malaio.

Como é do conhecimento geral, os atos dos capitães portugueses – nomeadamente de Simão de Andrade e de Martim Afonso de Melo – ao largo de Cantão apressou o fracasso da embaixada. Os portugueses foram oficialmente banidos das costas do Guangdong e do Fujian, num processo que se arrastou ao longo de várias décadas e ao longo do qual se espalharam histórias e rumores sobre atrocidades cometidas pelos *Folangji*, nomeadamente a seu alegado apetite insaciável por crianças, que comprariam por alto preço aos bandidos das zonas litorais de Cantão³⁵. Durante este período, as atividades semiclandestinas de mercadores portugueses, em parceria com as redes mercantis chinesas (oficialmente consideradas como de “contrabando”) não cessaram, antes pelo contrário³⁶. Só na década de 1550 foi possível terminar com este regime de exclusão, com o acordo entre as autoridades de Cantão e Leonel de Sousa que viria a dar origem a Macau. No entanto, o processo de conhecimento mútuo entre chineses e portugueses era bem mais lento do que as realidades pragmáticas do trato mercantil e, no caso português, só conheceu progressos importantes na segunda metade do século XVI, por via do impulso missionário no Extremo Oriente.

³³ Jin Guo Ping e Wu Zhiliang, “Os impactos da conquista de Malaca em relação à China Seiscentista – uma abordagem sobre a periodização da história moderna da China”, *Administração – Revista de Administração Pública de Macau*, vol. XIII, n.º 49, 2000, pp. 941-942.

³⁴ *Ming Shilu*, 13.1.1521, in *Prisonniers de l'Empire Céleste – Le désastre de la première ambassade portugaise en Chine*, ed. de Pascale Girard e João Viegas, Paris, Chandeigne, 2013, pp. 252-253.

³⁵ Paul Pelliot, “Le Hôja et le Sayyid Husain de l'Histoire des Ming”, *T'oung Pao*, II, 38, 2/5, 1948, p. 94.

³⁶ James K. Chin, “The Portuguese on the Zhejiang and Fujian coast prior to 1550 as seen from contemporary Chinese private records”, in *Macau during the Ming Dynasty*, ed. Luís Filipe Barreto, Lisboa, Centro Científico e Cultural de Macau, 2009, pp. 119-137.

AFONSO DE ALBUQUERQUE O OBREIRO DA EXPANSÃO PORTUGUESA NO ORIENTE

Comunicação apresentada pelo académico
José Leiria Pinto, em 9 de Junho

Neste ano de 2015, em que se completam 500 anos da morte de Afonso de Albuquerque, considera-se imperativo evocar aquele que tornou o Estado da Índia Portuguesa numa potência asiática e foi o estratega e o concretizador da Expansão Portuguesa no Oriente.

Cronologicamente, pode-se dividir a sua biografia por quatro períodos.

O primeiro, desde o seu nascimento até ao início do século XVI, que intitulo “A Formação e a Experiência Africana”.

O segundo, de 1503 a 1505, “A Experiência Indiana e o Plano Estratégico para a Expansão Portuguesa no Oriente”.

De 1506 a 1508, “O Arranque do Plano”, será o terceiro período.

O último, de 1509 a 1515, denomino “No Governo da Índia Portuguesa”.

Até ao início do século XVI pouco se sabe da vida de Afonso de Albuquerque. Pensa-se que nasceu por volta de 1462 na Quinta do Paraíso, perto de Alhandra. Foi moço fidalgo na corte de D. Afonso V, tendo participado na expedição para defesa da fortaleza da Graciosa, feitoria portuguesa perto de Larache, no norte de África, e mais tarde servido em Arzila.

Entretanto, recebeu formação em Humanidades e possivelmente também saberes no âmbito das Matemáticas, já que mais tarde provaria ser um competente piloto.

As suas origens nobres possibilitaram-lhe a ligação ao Rei, tendo feito parte da guarda pessoal de D. João II, de quem foi estribeiro-mor. Com a chegada do século XVI tem início a sua epopeia que durará até à morte, um curto espaço de 12 anos.

É em Abril de 1503 que D. Manuel I manda para o Oriente duas armadas, cada uma constituída por três naus. Uma comandada por Afonso de Albuquerque e outra por seu primo Francisco, tendo como missões: assegurar a defesa de Cochim que, por ter acolhido e comerciado com os portugueses, era atacado pelo Samorim de Calecute de quem era vassalo; construir uma fortaleza em Cochim e por último estabelecer relações comerciais com o reino de Coullão. Estes objectivos foram alcançados, tendo-se Afonso de Albuquerque distinguido nos combates que levaram à libertação de Cochim e na instituição do comércio com o Coullão.

Em Janeiro de 1504 regressa a Lisboa e ganha a confiança do Rei que, seguindo a política de D. João II, alia ao desejo de Cruzada a procura de cristãos no Oriente e

o desenvolvimento do comércio das especiarias. Esta linha de rumo estava de acordo com o plano então apresentado por Albuquerque, que propunha a conquista de posições estratégicas, desde a entrada do Mar Vermelho até Malaca, a fim de poder interceptar a navegação muçulmana, as denominadas “Naus de Meca”, no Índico, e por consequência o trânsito das especiarias em direcção a Alexandria, via Mar Vermelho.

Com vista à concretização deste plano, é enviado para a Índia pelo Rei, em 1506, a comandar seis naus integradas na armada de Tristão da Cunha, com a missão de conquistar a Ilha de Socotorá, à entrada do Mar Vermelho, a partir da qual se considerava poder bloquear o acesso àquele Mar. Na ocasião, Albuquerque era portador de uma carta real nomeando-o sucessor do Vice-Rei D. Francisco de Almeida, que terminava o seu triénio de governo da Índia Portuguesa em 1508.

De notar que a estratégia adoptada pelo Vice-Rei consistia em apoiar as armadas portuguesas, operando na Índia, em simples feitorias autorizadas pelos poderes locais, como era o caso de Cochim, já que partia do princípio que não havia capacidade para manter, em permanência, territórios sob total soberania da Coroa.

Após a conquista de Socotorá, em 1506, Tristão da Cunha segue para a Índia a fim de embarcar especiarias, enquanto Albuquerque navega para Ormuz, cidade localizada à entrada do Golfo Pérsico e considerada “A Chave do Comércio “ entre a Arábia, a Pérsia e a Índia.

No trajecto, submete no Golfo de Omá as povoações de Caliate, Curiate, Mascate, Soar e Corfação, tornando-as tributárias do Rei de Portugal. A extrema violência dos seus ataques e o terror que inspira, levarão a ser-lhe atribuído o epíteto de “O Terrível”, o que faz com que, em fins de 1507, aquando da sua chegada a Ormuz, o rei local não ofereça qualquer resistência, autorizando a construção de uma fortaleza na cidade e tornando-a vassala da Coroa Portuguesa.

Excepcional estratega, valoroso combatente em terra e no mar, conceituado piloto, facto raro na época para um indivíduo da sua posição social, assumia porém uma atitude fortemente autoritária e conflituosa principalmente em relação à fidalguia, facto que lhe ia criando muitas inimizades. Esta sua atitude leva a que em Ormuz, em 1508, três dos seus capitães se insubordinem e desertem com as suas naus rumo à Índia. As guarnições dos navios que lhe restam são insuficientes para completar a construção da fortaleza, pelo que abandona Ormuz e chega a Cananor em Dezembro. Tem então o seu primeiro encontro com o Vice-Rei que, apesar de tomar conhecimento do teor da carta de D. Manuel, recusa-se a entregar-lhe o governo da Índia.

Considera-se que uma das razões para esta estranha atitude poderá estar relacionada com o facto de D. Francisco de Almeida querer, pelas suas próprias mãos, vingar a morte do seu filho D. Lourenço, ocorrida na Batalha Naval de Chaul, contra uma armada turca, em Março de 1508. Efectivamente, em Fevereiro de 1509, D. Francisco alcança na Batalha de Diu uma importantíssima vitória contra os turcos, triunfo esse que assegurou

aos portugueses o domínio absoluto do Oceano Índico durante cerca de um século. Para muitos historiadores, a “Batalha de Diu” de 1509 é a mais importante da História da Marinha Portuguesa.

Entretanto, a incómoda situação de Albuquerque, que chega a ficar preso em Cananor por ordem do Vice-Rei, é somente clarificada aquando da chegada, em Outubro de 1509, do Marechal D. Fernando Coutinho, que faz cumprir a ordem de D. Manuel, regressando D. Francisco de Almeida ao reino.

Albuquerque, a 4 de Novembro, assume a governação durante a qual troca correspondência com o Rei, constituindo essas cartas, algumas pormenorizados relatórios, importantes fontes históricas para conhecer não só as diligências e os planos do governador como também as suas excepcionais qualidades de estratega, marinheiro e guerreiro.

Uma das missões da armada de D. Fernando Coutinho era a conquista de Calecute, operação que constituiu um completo insucesso, levou à morte do Marechal e causou graves ferimentos ao novo governador.

Após o malogro de Calecute, Albuquerque reúne uma poderosa armada, que em princípio se devia dirigir ao Mar Vermelho conforme determinação real, mas face a informações de que a frota inimiga se encontra em Goa decide atacar este território, considerado o mais importante porto comercial da região, especialmente como entreposto de entrada de cavalos árabes essenciais para a guerra e que não se reproduziam na Índia.

As primeiras tentativas da tomada de Goa não tiveram sucesso e só com a chegada de navios do reino foram as forças atacantes reforçadas e conquistada definitivamente, em Dezembro, a cidade que se manteve portuguesa durante quatro séculos e meio. De notar que quando em Junho, devido à exiguidade das suas forças, Albuquerque tinha sido obrigado a retirar, conseguiu a proeza de manter a sua frota incólume, apesar de sofrer alguns ataques, fundeada durante três meses no rio Mandovi cujas margens eram totalmente dominadas pelo inimigo, já que a monção não permitia a sua saída para o mar, só conseguida em Agosto.

Embora os planos do Rei não tenham sido perfeitamente cumpridos, visto que privilegiavam o controlo do Mar Vermelho, foi muito do agrado real a conquista de Goa. Pela primeira vez um Rei possuía domínios em quatro continentes!

O governador fomenta então a miscigenação, incentivando o casamento de europeus com mulheres indígenas, estabelece a “Ribeira” – um Arsenal em Goa para reparação das armadas vindas do reino e a construção de novos navios, ordena aquela que foi a primeira cunhagem de moeda fora do reino, toma medidas eficazes no âmbito da justiça e cria “tropas de ordenança” para as quais são mobilizados homens de condição social inferior, situação que desagrada aos fidalgos, já que viam diminuída a importância das respectivas hostes.

Garantida a defesa de Goa olha para o Oriente, mais propriamente para a cidade de Malaca, placa giratória do sistema mercantil chinês e do Oceano Índico.

Em 1508 quatro navios, capitaneados por Diogo Lopes Sequeira, tinham ido a Malaca para estabelecer uma feitoria mas a missão correu mal e uma dúzia de portugueses ficaram lá prisioneiros.

Após renhidos combates, a conquista da cidade é consumada em Agosto de 1511, podendo ser considerada a mais ousada acção guerreira até então efectuada, já que não dispunha de qualquer apoio próximo e os navios, devido à monção, estavam impossibilitados de, em caso de insucesso, regressar à Índia.

Logo após a tomada de Malaca é notável a visão diplomática de Albuquerque quando envia missões a Pegu, Sumatra e Sião, em 1512 seguem a seu mando navios para as Molucas “as ilhas das especiarias” e no ano seguinte para a China, tendo então Jorge Álvares aportado à ilha de Lintim, no delta do Rio das Pérolas, tornando-se assim o primeiro português a chegar a terras do Império do Meio.

Em Novembro de 1511 regressa a Cochim, a bordo da nau *Flor de la Mar*. Perante uma violenta tempestade naufraga, perdendo-se então preciosa carga que incluía o produto do saque aquando da conquista de Malaca, e igualmente os bens de Albuquerque, que sobreviveu com dificuldade.

Impedido pela monção e aguardando reforços, só deixa Cochim em Setembro de 1512, com destino a Goa onde durante a sua ausência tinha estalado uma violenta revolta, que seria rapidamente sufocada, tendo a paz regressado ao território.

No início de 1513, Malaca e Goa, em franco desenvolvimento, encontravam-se sob o firme domínio português, assim como o controlo da navegação no Mar Árábico. Para completar o plano estratégico de Albuquerque faltava não só assegurar a fiscalização da entrada no Mar Vermelho, visto a inóspita e distante ilha de Socotorá, que seria abandonada, não satisfazer esse objectivo, como também, em relação ao Golfo Pérsico, voltar a Ormuz e concluir a construção da respectiva fortaleza.

Com esses objectivos em Março tenta a conquista da cidade fortificada de Áden, mas sem sucesso, sendo uma das causas apontadas o terem-se quebrado as escadas de assalto, tal a impetuosidade dos atacantes. Entra depois no Mar Vermelho, sendo a primeira frota europeia a navegar naquele mar, onde procura alcançar a cidade de Jeddah, mas os ventos contrários não o permitem, pelo que em Agosto, após uma segunda tentativa também gorada para a tomada de Áden, regressa à Índia.

Conclui então as medidas que vão tornar Goa na cidade mais próspera da região e o bastião do poder da Coroa na Ásia, enquanto a partir de Malaca é projectada a presença e a influência de Portugal no Extremo-Oriente.

Entretanto, perante o desaire de Áden e por consequência a não realização do desejo de D. Manuel no sentido do controlo da entrada do Mar Vermelho, os inimigos de Albuquerque e os opositores ao seu plano ganham influência na Corte, situação que, mais tarde, irá levar o Rei a não autorizar que o governador da Índia exerça o seu cargo durante mais um triénio.

Em inícios de 1515 parte para Ormuz onde, sem qualquer resistência local, obtém a vassalagem da cidade ao Rei de Portugal e conclui a construção, interrompida em 1508, da fortaleza.

A intensa e contínua actividade vivida na última década e a nítida sensação de que aumentava a perversa pressão dos seus inimigos e, conseqüentemente, a queda do seu prestígio e confiança junto de D. Manuel, agravam a sua já débil saúde. Decide então regressar à Índia, tendo largado de Ormuz em Novembro. Perto do destino toma conhecimento, através de uma nau vinda do reino, com que se cruza, da sua substituição no Governo da Índia por Lopo Soares de Albergaria, o líder do grupo dos seus inimigos pessoais.

Diz a tradição que na altura proferiu a célebre frase “*Mal com el-rei por amor dos homens, e mal com os homens por amor de el-rei*”. A notícia deve, possivelmente, ter contribuído para o seu falecimento, que ocorre a 16 de Dezembro de 1515 à vista de Goa, a cidade que ele tinha tornado a “Pérola do Império Português no Oriente”.

Deixava o número dos vivos Afonso de Albuquerque, um hábil marinheiro, um excepcional estratega, um destemido e temível combatente no mar e em terra, um íntegro governador e um eficaz diplomata. Em síntese, aquela que foi a maior figura da História de Portugal no Oriente.

AFONSO DE ALBUQUERQUE E A ARTE DA GUERRA

Comunicação apresentada pelo académico
Fernando Gomes Pedrosa, em 9 de Junho

Afonso de Albuquerque¹ não é mencionado em obras genéricas de estratégia ou de história militar, nem sequer em antologias. R. Ernest Dupuy e Trevor N. Dupuy² constituem uma louvável exceção: dizem que foi “*o pai da moderna estratégia naval*”, o primeiro a entender o significado do poder marítimo e a “*aplicar sistematicamente (...) o conceito de emprego de forças navais em suporte dos objetivos nacionais, políticos e económicos*”.

Em Apêndice, o camelo, o berço e o tiro de ricochete, no mar e em terra.

1. O PROJECTO IMPERIAL

Em 1505 e 1506, poucos anos depois de Vasco da Gama ter chegado à Índia, o rei D. Manuel I esboçou um projeto imperial que consistia em obter o domínio do mar, construir fortalezas junto dos principais centros de interesse económico e estratégico, e avançar pelo Mar Vermelho para atacar o império Mameluco, destruir Meca e recuperar Jerusalém³. Além das fortalezas já existentes, o vice-rei D. Francisco de Almeida deveria construir outras em Socotorá, Angediva, Couláo, Ceilão e Malaca⁴. AA, que fez uma primeira viagem à Índia em 1503, regressou ao reino no ano seguinte e voltou em 1506, exercendo as funções de governador desde 1509 até à sua morte, em 1515, tentou concretizar este projeto e expandi-lo para Oriente a partir de Malaca. Até 1515 foram reconhecidas as restantes costas dos Mares da Ásia, excepto o Japão: os portos do Golfo de Bengala (1511-1514), do Sião (1511), as ilhas de Maluco e Banda (1512) e a China (1513)⁵.

¹ SIGLAS

AA - Afonso de Albuquerque.

Cartas - *Cartas de Afonso de Albuquerque seguidas dos documentos que as elucidam*, Raymundo António Bulhão Pato e, após a sua morte em 1912, Henrique Lopes de Mendonça, 7 tomos., Lisboa, Academia das Ciências, 1884-1935.

² *The Encyclopedia of Military History*, New York, Harper & Row Publishers, 1970, pp. 489-509.

³ José Ramos Coelho, *Alguns documentos do Arquivo Nacional da Torre do Tombo acerca das navegações e conquistas portuguesas*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892, pp. 135-145; Visconde de Santarém, *Quadro Elementar (...)*, tomo 15, 2ª edição, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1865, pp. XI, 7-8.

⁴ Cartas, tomo II, pp. 293, 298, 311; Cartas t. III, pp. 269-270, 275-276.

⁵ Francisco Roque de Oliveira, *A construção do conhecimento europeu sobre a China c.1500-c. 1630 (...)*, Tese apresentada ao Departamento de Geografia da Universitat Autònoma de Barcelona para a obtenção do grau de Doutor em Geografia Humana, 2003 (<http://www.tdx.cat/handle/10803/4951>), p. 35.

Os principais antagonistas eram os impérios Mameluco, Turco e Persa, e, na costa ocidental da Índia, de Norte para Sul: o sultanato de Guzarate (Cambaia, Diu), os sultanatos do Decão (Ahmadnagar e Bijapur, este na posse de Goa), o império Hindu de Vijayanagar (Narsinga) e, ao longo da costa do Malabar, os reinos de Cananor, Calicut, Cochim e Couião. O império Mameluco (dito «sultanato da Babilónia»), que compreende o Egito, a Síria e o Hejaz, já fora a maior potência militar islâmica mas estava agora em decadência e viria a ser conquistado pelos Turcos em 1517. Na Pérsia, o xá Ismael liderava um movimento chiita e estava a dilatar os seus territórios, provocando a aproximação dos dois impérios sunitas (mameluco e turco), mas o seu exército viria também a ser derrotado pelos Turcos em 1514. O império Turco otomano, com a capital em Constantinopla, após estas vitórias continuou a avançar de tal modo que, no Mediterrâneo, conquistou a ilha de Creta em 1522, e na Europa chegou a Belgrado em 1521 e às portas de Viena de Áustria em 1529.

AA, fazendo uma distinção nítida entre hindus (“gentios”) e muçulmanos (“mouros”), explorou as rivalidades entre os sultanatos do Decão e entre estes e Narsinga. Seguindo a política já tentada por D. Francisco de Almeida, viu no rei hindu de Narsinga um aliado contra os muçulmanos e enviou-lhe um embaixador com as seguintes instruções: “*lhe direis, como em meus regimentos [o rei de Portugal] me manda, que a todos os reis gentios de sua terra, e de todo o Malabar, faça honra (...) e sejam bem tratados (...), e que destrua os Mouros, com os quais tenho sempre continua guerra*”; oferece-lhe apoio com armadas para combater os reis de Calecut e Decão; ao rei do Decão “*tirárá o trato dos cavalos*”; “*os cavalos de Ormuz não vão senão a Batalalá, ou a qualquer outro porto seu [do rei de Narsinga], donde os ele possa haver, e não irão ao rei de Decão, que é mouro e seu inimigo*”⁶. Era fácil contratar soldados e marinheiros gentios: “se acharem capitam portugueses que dê escalla franca e soldo, são logo cem mil piães com elles, e tomam a Remda da terra em pagamento de seos soldos”⁷.

O projeto imperial está bem documentado no regimento (1510) que AA deu a dois embaixadores quando os mandou ao xá Ismael da Pérsia⁸. Propunha-lhe uma aliança contra o sultão do Egito e os Turcos visando a conquista de uma vasta área que incluía Meca, Alexandria, Jerusalém e Constantinopla. “*Lhe direes como ElRey (...) ho ajudará contra a guerra do solldam [sultão] e destroyçam sua, e que eu (...) lh ofereço a armada gentes e artelharia que trago d el Rey (...) suas fortalezas lugares e senhorios que teem na yndia, e assy contra o turco (...) Lhe direes que vindo elle sobre a casa de meca querendo a ganhar que eu emtrarey ho mar roxo [Mar Vermelho] e hirey sobre o porto de judaa [Judá], e (...) querendo elle vir sobre a terra d arabia que eu hirey em pessoa, e com ha armada (...) sobre adeem [Adém], e sobre toda a ribeira do mar e costa d arabia e sobre baharam [Baharém] e cateffee*

⁶ *Comentários de Afonso de Albuquerque*, 5ª ed., conforme a 2ª ed., de 1576, com prefácio de Joaquim Veríssimo Serrão, Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1973, tomo I, parte II, pp. 91-94.

⁷ Cartas, t. I, p. 29. Escala franca é autorização para saquear.

⁸ Cartas, t. I, pp. 387 e ss.

[Qatif] e sobre a çidade de baçara [Baçorá], e chegarei a pee de bandade a ribeira do mar da persea homde me poderei veer com elle (...) querendo emtrar e vir sobre a terra de guzarate e senhorio del Rey de Cambaya (...) eu hirey sobre os portos de mar seus honde elle teem toda sua força e sua remda (...) Lhe direes como el Rev nosso senhor ho ajudara comtra o soldão, contra o turco por mar e por terra (...) mostrando lhe como el Rey nosso senhor navegando pelo mar de levante [Mediterrâneo] pode vyr a lexandria e a jurusaleem e a toda a terra do solldam, e asy pode emtrar ho mar mayor e estreyto de Constantinopla e todo o senhorio do turco, villas cidades e lugares seus”. Os embaixadores levaram ao xá Ismael uma carta que enaltecia o poder do rei de Portugal: “*de quam poderoso he no mar e na terra, e de suas armadas como cerquam os mares da India e de constantinopla e o mar mayor que confina com vossos Reinos e senhorios, onde se sempre acharám naos do Reino de portugual (...) o poder que traguo de naos e gente (...) he no mar pera destruir e lamçar fóra as naos do soldão que na India emtrarem e quiserem nella tomar assento (...) e porque eu tenho sabido que elle he vosso imiguo e vos faz guerra (...) vos offereço contra elle minha pessoa e armada delRei nosso senhor (...) o soldam tem ho mar Roxo desta banda da India, e da banda do mar de levante tem alexandrya e ho mar della omde faz naos; e querendo o vós destruir per terra, podereis ter delRei nosso senhor grande ajuda darmada per mar (...) e assi uos pôde elRei nosso senhor dar grande ajuda per mar contra o turco, de maneira que com muito trabalho se poderia defender, e sendo conquistado delRei noso senhor per mar e de vós per terra (...) no mar da India traz elRei nosso senhor grandes armadas com que uos pode ajudar pello estreito de meca atee soyça [deve ser Suez] e o toro que he mui perto do Cairo (...) vindo vós com vosso poder sobre a cidade do cairo e terras do grão soldão que confnam comvosco, elRei nosso senhor com todo seu poder passará em Jherusalem e lhe ganhará toda ha terra daquela banda”.*

2. AS ARMAS

2.1 GUERRA NO MAR

Disponha dos meios navais mais evoluídos da época, naus, galés, caravelas, mas alguns dos asiáticos contestavam a superioridade técnica dos portugueses, em especial os juncos, grandes, altos e fortes. A artilharia portuguesa era uma das melhores do mundo devido à qualidade e quantidade das peças e à colaboração de bombardeiros de várias nacionalidades.

Sustentam alguns autores que “*o armamento dos navios portugueses era algo totalmente inesperado e novo nos mares da Índia e concedeu-lhes uma vantagem imediata*”, mas outros contrariam esta afirmação. Para Boxer⁹, os asiáticos dispunham de artilharia mais numerosa se bem que de inferior qualidade. Quando conquistou Goa, AA encontrou lá

⁹ Charles Ralph Boxer, «Asian potentates and european artillery in the 16th-18th centuries», in *Portuguese conquest and commerce in Southern Asia, 1500-1750*, London, Variorum Reprints, 1985, pp. 158 e ss.

muitas e boas peças de artilharia, bons forjadores de peças e espingardas, e também bons fundidores¹⁰. O maior canhão pedreiro português, mais pesado e com bala maior, “*a que os nossos chamam espalhafato, por ser mui furioso*”¹¹, é de origem asiática; um deles estava no Passo de Benastarim quando AA conquistou Goa e vários estão agora no Museu Militar de Lisboa. Em Goa faziam-se espingardas tão boas como as da Boémia¹². Em Malaca havia “*tão bons fundidores como na Alemanha*”¹³. Em 1513, “*a jemte com que pelejamos he já outra, e artelharia e armas e fortalezas he já tudo tornado a nosa busamça*”¹⁴; tanta artilharia como tem Meliqueaz, capitão de Diu, sob o governo do sultão de Guzerate, “*nom cuydo que averá em nynhum lugar de christãos, e toda boa*”¹⁵.

2.2 GUERRA EM TERRA

Já estava constituída, pelo menos em França, em Espanha e na Turquia a tríade infantaria - cavalaria - artilharia que iria dominar a guerra terrestre durante 400 anos (até ao séc. XIX).

2.2.1 INFANTARIA

A infantaria suíça, que serviu de modelo a todas as demais da Europa, está documentada em Espanha desde 1483. O cronista Pulgar menciona-a em 1487: “*vinieron a servir al Rey y a la Reina unas gentes que se llamaban los suizos, naturales del país de Suiza, que está en la alta Alemania*”. Diz Zurita que uma “*ordenanza*” de 1497 adotou o pique: “*puso se en este tiempo nueva ordenanza en la gente de guerra*”, repartindo-se os peões em três partes. Um terço com “*lanças, como los Alemanes [os suíços] los trayan, que llamaron picas*” (piques); outro terço com o nome antigo de “*escudados*” (com escudos) e o terceiro de besteiros e espingardeiros. Depois a força assim organizada tomou o nome de “*infantería de la ordenanza*”¹⁶. Marchava em esquadrão cerrado. Dizia-se que os esquadrões eram unidades táticas “*em cuja perfeição residia a força do exército*”; “*un esquadro bien formado es lo mismo que un Castillo*”¹⁷.

¹⁰ Cartas, I, p.28.

¹¹ João de Barros, *Da Ásia, Década Quarta*, parte primeira, Lisboa, Na Régia Officina Typografica, 1777, p. 453.

¹² Cartas, I, pp. 174, 203.

¹³ *Comentários de Afonso de Albuquerque*, tomo II, parte III, p. 145.

¹⁴ Cartas, I, p. 127.

¹⁵ Cartas, I, p. 195.

¹⁶ René Quatrefages, *Los Tercios*, Madrid, Ediciones Ejercito, 1983 (título original, *Les Terces*), pp. 52, 66, 232.

¹⁷ Ricardo González Castrillo, *El arte militar en la España del siglo XVI. Estudio histórico-bibliográfico*. Tesis Doctoral, Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Geografía e Historia, 1996, p. 408; Juan de Carrion Pardo, *Tratado como se deuen formar los quatro esquadrones en que milita nuestra nacion Española (...)*, impresso em Lisboa, por António Alvarez, 1595, fl. 7.

Alguns Portugueses que participaram nas guerras da Itália aprenderam a evoluir como os Suíços e introduziram cá a chamada “*suiça*” ou “*ordenança*”, talvez em 1505, embora só esteja documentada a partir de 1508¹⁸. AA pediu o envio de “*capitães da cuiça*” e quando chegaram (1512) agradeceu, considerando que o rei lhe fizera “*a maior mercê do mundo*”. Eram dois capitães, que organizaram a “*ordenança*”, constituída por 400 homens, 300 piqueiros, 50 besteiros e 50 espingardeiros, quase todos portugueses¹⁹: “*parece me que nenhua jemte desta terra ousará de rromper trezentos ou quatrocentos omees ordenados (...) se trazemos jemte em ordem e artelharia co eles, acabaremos às vezes onrrados feitos com pouqua jemte*”²⁰. Não pretendia usar a “*ordenança*” para o choque, a luta corpo a corpo, como os esquadrões espanhóis, porque estava sempre em grande inferioridade numérica. Pelo contrário, ela permitia levar para terra mais artilharia e assim “*afastá-los um pouco mais*”: pediu ao rei “*hua duzia de carretas d artelharia do campo, porque nos vêm estes cães destes mouros tam poucos, que nos vam perdendo ho medo e a vergonha, e achegam se muy bem a nós; e qeria sempre levar hartelharia em terra, pois que levamos jemte da ordenança, que ha nam desemparrará, e falos emos afastar de nós hum pouco mais*”²¹. Mas a «*ordenança*» não se mostrou muito eficaz e foi mais tarde suprimida.

Sobre este assunto há alguma confusão porque a palavra “*ordenança*” teve vários significados no âmbito militar. A “*suiça*”, equivalente à “*infanteria de la ordenanza*” espanhola, só chegou em 1512, como se lê numa carta de AA para o rei, de 10 de outubro desse ano: “*Os capitãees da soyça chegaram (...) e asy alguns homeens de bem cabos d esquadra e fez me vos alteza a mayor merce do mumdo, porque mayor medo ey no desarramjo da jemte a pee quaa nestas partes, que em cometer quallquer feito, e quamdo homem achar hum corpo nas costas, mais confiado poerá as mãos á obra (...)*”.

2.2.2 CAVALARIA

Utilizou também cavalaria pesada (“*cavalos de cubertas*”)²² e ligeira (ginetes), e até elefantes. Aos embaixadores do rei de Narsinga que foram a Goa mostrou as galés, as fortalezas, a artilharia e as estrebarias dos cavalos e elefantes²³. Tinha lá centenas de cavalos: “*estarem sempre em goa pera quallqer tempo de necessidade qe sobreviesse, quatrocentos, quinhentos cavalos de mercados, afora os das estrebarias*”²⁴. Seria fácil desembarcar 500 cavalos em Judá e ir destruir Meca: “*ligeira cousa he quynhemtos portuguezes a cavalo*

¹⁸ Jean Aubin, «Le Capitaine Leitão. Un sujet insatisfait de D.João III», *Revista da Universidade de Coimbra*, vol. XXX, Coimbra, 1984, pp. 87-152, p. 89.

¹⁹ Cartas, I, p. 83; Cartas, VII, p. 192; Jean Aubin, *op. cit.*, p. 92.

²⁰ Cartas, I, 385.

²¹ Cartas, I, p. 297.

²² Cartas, I, p. 171.

²³ Cartas, I, p. 342.

²⁴ Cartas, I, p. 199.

*embarcados em bôas taforeas e caravellas desembarcarem da outra banda de judá, e correrem a meqa, que he hum dia de caminho, e a qeimarem e fazerem na em cimza*²⁵.

2.2.3 ARTILHARIA

Em finais do séc. XV, a artilharia móvel e o desenvolvimento das armas de fogo portáteis vieram introduzir novas variáveis na equação táctica. Em 1494, a França invadiu e dominou facilmente a Itália utilizando artilharia grossa em carros puxados por cavalos. Guicciardini²⁶ relata a surpresa que a chegada dos Franceses causou: em vez das enormes bombardas de ferro forjado, transportadas em carros de bois, traziam peças de bronze mais pequenas que disparavam balas de ferro com muito maior cadência de tiro. Desenvolveu-se também o emprego de artilharia miúda, de campo, mais tarde chamada de campanha, sendo geralmente admitido que foi utilizada de forma significativa pela primeira vez nas batalhas de Ravena (1512) e Marignano (1515)²⁷.

Mas AA empregou também artilharia grossa e miúda. Em 1507, no ataque a Ormuz, desembarcou artilharia e mandou dar bateria à fortaleza: “*e foi com tanta fúria que os reparos da artilharia grossa, por serem podres, arreventaram todos*”²⁸. No ataque a Soar, “*detreminei de poer artelharía grosa em terra e a combater; nom ousou d esperar o combate e se vieram meter todos em minhas mãos*”²⁹. O reino de Cambaia é “*terra chãa, em que ha jemte pode trazer carretas com artilharia*”³⁰. Em 1512, no ataque à fortaleza de Benastarim, mandou sair “*a jemte da ordenança, besteiros e espimgardeiros, e se foram com a artelharía (...)*”, tínhamos 5 camelos de ferro e 1 de metal, 1 espera de metal, 16 cães, 20 berços³¹. Além destas 43 peças de artilharia em terra, também os navios dispararam muitos tiros: “*nestes oito dias e oito noutes as naos tiraram mais de quatro mill tiros dartelharía grosa e mevda*”³²; gastou toda a pólvora e mandou trazer mais de Goa³³.

A partir de meados do séc. XV, com o desenvolvimento das armas de fogo portáteis, os besteiros serão progressivamente substituídos pelos espingardeiros. AA utilizou-os em partes iguais (metade de uns e metade de outros) e também frecheiros gentios e mouros³⁴.

²⁵ Cartas, I, p. 281.

²⁶ *La Historia del Señor Guichardino* (...) traduzida por António Florez de Benauides (...), Baeça, em casa de Juan Baptista de Montoya, Año de 1581, Livro primeiro, fl. 24-24 v; Carlo Cipolla, *Canhões e velas na primeira fase da expansão europeia (1400-1700)*, Lisboa, Gradiva, 1989, p. 27.

²⁷ Carlo Cipolla, *op. cit.*, p. 28.

²⁸ *Comentários de Afonso de Albuquerque*, tomo I, parte I, p. 235.

²⁹ Cartas, I, p. 9.

³⁰ Cartas, I, p. 378.

³¹ Cartas, I, p. 114.

³² Cartas, I, p. 107.

³³ Cartas, V, p. 365.

³⁴ Possidónio Laranjo Coelho, «A Pederneira: apontamentos para a história dos seus mareantes (...)», *O Archeologo Português*, vol. XXV, Lisboa, Imprensa Nacional, 1921-1922, pp. 196-247, p. 226.

Nos desembarques usava um sistema defensivo baseado em tranqueiras improvisadas ou castelos de madeira que se traziam em peças soltas do reino. Em 1512 pediu ao rei um castelo de madeira com capacidade para 50 ou 60 homens: “*he cousa muito necesareo pera logo segurar quallquer cousa de que quiserdes que lamcemos m̃aao, e daly em diamte lavar se a forteleza, ou quallquer outra obra que cumprir (...) e pera quaeesquer outras cousas piquenas e gramdes omde comprir ter*” 50 ou 60 homens³⁵. O castelo fez muita falta no assalto à fortaleza de Adém: “*ese castelo de madeira que me dizem que vosa alteza tem, se o tivermos em adem, sem comtradiçam fõra nossa*”³⁶.

É famoso o espanhol Gonzalo Hernandez de Córdoba, dito El Gran Capitan, que na Itália (1495-1504) manejou a tríade infantaria - cavalaria - artilharia evidenciando uma superioridade revolucionária que se deveu principalmente à adoção do modelo de pique suíço e ao poder de fogo dos espingardeiros. AA foi seu contemporâneo e empregou as mesmas inovações táticas. Também famoso é o florentino Nicolau Maquiavel (1469-1527), considerado por muitos, o primeiro pensador militar moderno, que na sua *Dell'arte de la guerra* (1520)³⁷ tentou aliar os antiquados ensinamentos militares romanos à nova tecnologia e às táticas utilizadas em Itália pelos exércitos francês e espanhol. Só teceu considerações sobre a guerra terrestre: “*não tratei da guerra marítima porque a desconheço inteiramente*”. Em contrapartida, AA soube adaptar as recentes inovações técnicas às características dos teatros de operações, no mar e em terra, e expôs nas suas cartas, mais de uma centena, um manancial de informações, de cariz estratégico, tático e logístico, incomparavelmente mais rico do que o limitado contributo de Maquiavel para a Arte da Guerra.

Em 1.4.1512, numa carta ao rei, diz que a Índia é “*a mayor empresa que nunca nenhum principe cristão teue nas m̃aaos, e mais proueitosa (...) pera averdes as rriquezas quantas ha no mundo*”, mas só lá estão 1500 homens, “*a metade deles jemte sem proveito*”³⁸. Precisava só de 3 mil³⁹, número bastante inferior ao dos que participavam em batalhas no Norte de África: 15 mil em Azamor (1486), 30 mil na Graciosa (1489). Recebeu depois um reforço militar mas nunca chegou a ter 5 mil: “*me nam obryguees como homem que tem cimqo mill homeens, porque se os tivesse (...)*”⁴⁰. É com estes limitados meios que não receia a vinda de grandes contingentes mamelucos e turcos: “*se tiverdes calecut e cambaya e goa, ainda que venha todo ho poder do soldam e todo o poder do turco, nam nos podem empecer, nem levar espiciarias da imdia*”⁴¹.

³⁵ Cartas, I, p. 82.

³⁶ Cartas, I, pp. 169, 256.

³⁷ Niccolò Machiavelli, *Dell'arte de la guerra* (1520), Sansoni Editore, Firenze, 1971.

³⁸ Cartas, I, p. 35.

³⁹ Cartas, I, p. 40.

⁴⁰ Cartas, I, pp. 126, 127.

⁴¹ Cartas, I, p. 152.

3. A ESTRATÉGIA NAVAL

A estratégia naval praticada por AA no Índico é, no essencial, a que viria a ser teorizada quatro séculos mais tarde por Alfred Thayer Mahan (1840-1914), através dos seguintes conceitos: posição central, linhas interiores, linhas de comunicações, concentração de forças, centro de gravidade e batalha decisiva.

3.1 PONTOS ESTRATÉGICOS-CHAVE

O conceito nuclear é o de “chave”, metáfora militar que surge em muitos documentos desta época. Diz Zurara que Ceuta é “*quase uma chave do Mar Mediterrâneo*”, ou seja, o Mediterrâneo é uma “caixa” que se pode fechar em Ceuta. Também o Golfo Pérsico e o Mar Vermelho são “caixas”. Em 1512, escreve o ex-judeu Francisco de Albuquerque, intérprete de AA: “*E sendo Vossa Alteza senhor do Estreito [de Meca], será senhor de toda a Índia, porque o que tiver a chave da caixa será senhor da fazenda que houver nela, e assy que toda a chave da Índia jaz no Estreito de Meca*”⁴². Também Tomé Pires (*A Suma Oriental*): “*desta Arabia somemte adem [Adém] he popullosa. E a chaue nem somemte Darabija mas de todo ho estreito, asy pa os que entram como Dos que saem Dela*”. Malaca “*é fonte das especearias e Riquezas destas partes e chave da navegaçam do estreito*”⁴³. Antes de conquistar a cidade, na exortação aos capitães e fidalgos: “*todas estas coisas que vos aqui apresento se cerram com esta chave de meia volta, que é fazermos fortaleza nesta cidade de Malaca*”⁴⁴.

Qualquer ponto estratégico decisivo pode ser uma “chave”, mesmo que não feche mares interiores nem esteja em zonas focais de confluência obrigatória de navegação. A ilha de Goa é a chave da Índia: “*he freo de toda a imdia e seguramça de toda a navegaçã*”⁴⁵. E o Passo de Benastarim é a chave da ilha de Goa, porque “*he cousa muyto estreita (...) se entram cem mill homeens na ilha e nós tivermos ho passo de benastary seguro, perderseam todos (...) porque ho Rio per todas partes he muy largo, e nam podiam ser prouidos de mantimentos*”⁴⁶; “*eu fiquy em goa fazendo forte ho paso de benastarym, que he a chave da ilha de goa*”⁴⁷.

3.2 BASES NAVAIS

Todas as potências marítimas se basearam em ilhas (Grã Bretanha, Malta) ou portos costeiros com fortalezas inexpugnáveis (Constantinopla, Argel), capazes de suportar cercos prolongados. A partir dessas bases navais, exploravam a mobilidade dos navios

⁴² Cartas, III, p. 47.

⁴³ Cartas, I, p. 91.

⁴⁴ *Comentários de Afonso de Albuquerque (...)*, t. II, parte III, pp. 133-134.

⁴⁵ Cartas, I, p. 92.

⁴⁶ Cartas, I, p. 43.

⁴⁷ Cartas, I, p. 124.

para obterem concentração de poder no momento e no local apropriados. Diz Hans Delbruck⁴⁸ que a longevidade do Império Romano do Oriente se deveu à incomparável situação militar de Constantinopla: resistia a todos os ataques e, “*nos períodos em que os inimigos mostravam fraqueza, a cidade relançava de novo o império para a conquista e a vitória*”. AA sabia isso e queria fazer de Goa a Constantinopla do Índico: “*tem goa necessidade de valadores pera se alimpar a cava amtiga da vila velha, e ficar a mais forte cousa do mundo*”⁴⁹; “*he tam gramde cousa e tam principal, que vos certifiqo, senhor, que (...) perdemdo se a ymdia, de goa a podês tornar a ganhar e conquistar*”⁵⁰. Dirá mais tarde Mahn que as bases navais devem ser implantadas em posições criteriosamente escolhidas e espaçadas umas das outras, e o seu número limitado ao mínimo indispensável. As bases navais no Índico foram estabelecidas em ilhas (Goa, Cochim, Angediva, Socotorá, Ormuz, Malaca)⁵¹ ou portos com boas fortalezas, tinham fácil ligação entre si, dominavam as linhas de comunicação marítimas e o seu número era o mínimo indispensável para controlar aquela imensidão costeira.

3.3 FORTALEZAS NA ORLA COSTEIRA

Era necessária a posse militar dos “lugares principais” da “ribeira do mar”: “*tudo me ha de parecer cousa emprestada, até que vos eu nam veja muy forte na imdia, e nam no mar, mas na terra, naqueles lugares domde as vosas cousas podem Receber contradizã*”⁵². Os reis da Índia se esforçam “a vos defemder que nam segurês voso estado nela, nem vos façaes forte em terra, nem lhe ganhees os lugares princypaees; e estam comfiados que avees vós de leyxar a imdia, e mais querem vos trazer nese mar, atá que hum dia se apague de todo vosas forças e armada e jemte toda que quaa trazês, com hua muy piqena trovoadá ou desastre que muitas vezes acomtece”⁵³.

A localização das fortalezas devia obedecer a certos requisitos: ter um porto bom e amplo para receber a navegação, e água potável em quantidade, ser sadio e de fácil defesa. Numa carta de 1506, o rei determina que D. Francisco de Almeida faça uma fortaleza em Malaca: seja num sítio forte e sadio, e com um bom porto para acolher a armada; “*que tenha agoa dentro ou junto comsygo, e de maneira que se lhe nom posa tolher*”; e que seja lugar em que se possa fazer bem o trato de mercadorias⁵⁴. Devia ter capacidade para suportar um cerco prolongado de 6 meses⁵⁵. As fortalezas eram inexpugnáveis. “*As vossas*

⁴⁸ *History of the Art of War Within the Framework of Political History*, vol. 3, Westport, Greenwood Press, 1982, p. 195.

⁴⁹ Cartas, I, p. 53.

⁵⁰ Cartas, I, p. 28.

⁵¹ A de Angediva foi abandonada em 1506 e a de Socotorá em 1511.

⁵² Cartas, I, p. 98.

⁵³ Cartas, I, p. 156.

⁵⁴ Cartas, III, p. 273.

⁵⁵ Cartas, II, p. 316.

*fortalezas feitas a nossa usança com cavas, torres e artelharia, bem prouidas e bôoa jemte (...) nam tenhaees receo (...) aimda que vos lá digam que estam cercadas (...) a portugueses cos capacetes nas cabeças amtras ameyas nam lhe tomam asy a fortaleza*⁵⁶.

É costume dizer-se que D. Francisco de Almeida e AA tinham opiniões divergentes quanto ao número de fortalezas necessárias, com base num trecho da carta que o primeiro escreveu ao rei em novembro de 1508. Mas o trecho, na íntegra, é o seguinte: *“E acerca da fortaleza lá em Couião, quanto mais fortalezas tiverdes, mais falho será vosso poder: toda a nossa força seja no mar, porque se nele não formos poderosos, tudo logo será contra nós (...) Em Cranganor seria bom um castelo forte (...) Enquanto no mar fordes poderoso tereis a Índia por vossa, e se isto não tiverdes no mar, pouco vos prestará fortaleza na terra”*. Será bom fazer fortaleza em Ceilão, porque todas as navegações que correm da parte do Sul (Malaca, Sumatra, Pedir, Bengala, Pegu) *“não podem passar para a banda do Norte arredadas de Ceilão, e se poderia fazer a fortaleza sem perigo numa ponta que faz sobre o porto, como em Cananor, em que está um poço de água*⁵⁷. Isto é, D. Francisco de Almeida não quer uma fortaleza (Coulão) e quer duas (Cranganor e Ceilão). Aliás, o rei, no regimento de 5.3.1505⁵⁸ e numa carta de 1506⁵⁹ mandou-o construir fortalezas na boca do Mar Vermelho (Socotorá), Angediva, Coulão, Ceilão e Malaca. E na carta de 1506 mandou-o também ir à ilha de Samatra, e à ilha do cravo (Molucas), e a outras ilhas principais; *“trabalhes por ver e apallpar o que nellas se pode fazer, e fazerdes loguo o que loguo poder ser feyto”; “verdes se podes ssojugar e meter sob nosa obidiencia os rreys e senhores d ellas, e no los fazer tributaryos”*. E o próprio D. Francisco de Almeida escreve numa carta de 27.12.1506: *“se não houver fortalezas que se perderá o trato*⁶⁰.

A diferença entre eles não está no número de fortalezas mas sim no modo de emprego dos meios militares. D. Francisco de Almeida é mais cauteloso. O César do Oriente, Leão dos Mares ou Terribil é muito arrojado, tudo lhe parece fácil. Diz numa carta (20.8.1512) ao rei que de Malaca à China a navegação *“não é tão longe como vos lá fazem entender, antes é muito perto caminho*⁶¹. Lança-se com efetivos reduzidos contra antagonistas em número muito superior, justificando, até certo ponto, os receios de António Real: *“se vay meter em huua cova ou buraco, omde lançee a perder todalas naaos e mate toda a jemte*⁶².

⁵⁶ Cartas, I, p. 54.

⁵⁷ A. P. Lopes de Mendonça, «Carta inédita do vice-rei D. Francisco de Almeida a ElRei D. Manuel», in *Annaes das Sciencias e Letras*, Academia das Ciências de Lisboa, t. II, Lisboa, 1858, pp. 89, 152.

⁵⁸ Cartas, II, pp. 293, 311.

⁵⁹ Cartas, III, pp. 270, 271, 273, 275.

⁶⁰ *As Gavetas da Torre do Tombo*, vol. X, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1974, p. 360.

⁶¹ Cartas, I, p. 75.

⁶² Cartas, III, p. 340.

3.4 POSIÇÃO CENTRAL

O conceito de posição central foi estabelecido por Jomini (1779-1869) na guerra terrestre e aplicado por Mahan à guerra no mar: uma posição central proporciona vantagens ofensivas e defensivas, porque permite operar por linhas interiores, encurtando as distâncias para a concentração de forças, e atacar o inimigo por partes; uma linha interior é, de facto, uma extensão da posição central ou uma série de posições centrais ligadas umas às outras; quem possuir essas linhas pode concentrar as suas forças numa ou em várias frentes mais depressa do que o inimigo. O conceito de posição central está implícito numa carta do rei para D. Francisco de Almeida (1506): o “*asento principall*” do vice-rei da Índia deve ser na fortaleza de Coullão, “*por estardes no meyo de todas as fortalezas e coussas que la teemos*”⁶³.

Para AA a verdadeira posição central era Goa, ilha facilmente defensável e mais perto dos principais centros de poder. Sendo uma posição central, Goa permite operar por linhas interiores em ações ofensivas ou defensivas: jaz “*em tal parajem que nom navegaria a yndia, nem navegaria canbaia, nem nynhum lugar destas partes, se ella nom quysesse; ela per sy soo trouxe cambaya e calecut a se meter em vosas mãos*”⁶⁴ (ações ofensivas). Goa, “*bem socorryda foy das outras fortalezas e de vos armada (...) e bem defemdida aos mouros*”⁶⁵ (ações defensivas). São mais de recear os mouros que senhoreiam o reino de “daquem” (Decão), porque “*já estão na ribeira do mar*”, “*dentro da Índia*”, do que os que “*vêm por mar*”, de fora. Os primeiros podem operar por linhas interiores e atacar de surpresa, enquanto os segundos terão de percorrer grandes distâncias, por linhas exteriores: “*de nenhua cousa tenho tamanho Receo como destes turquos e Rumis que hasenhoream o Reino de daquem (...) porque já sam na Ribeira do mar (...) e sam mais d arreçar que hos Rumis, porque heses vem por mar, e os do Reino de daquem demtro na Imdia tem seu poder e sua força*”⁶⁶.

No Índico desembocavam quatro principais rotas comerciais: 1) A dos golfos de Omã e Pérsico, que abastecia a Pérsia, a Arábia e a Ásia Central. 2) A do Mar Vermelho, que abastecia os mercados do Mediterrâneo. 3) A do Extremo Oriente. 4) A do Cabo. No planeamento de AA seriam controladas, respectivamente, a partir de bases navais em Ormuz (1), Socotorá ou Adém (2), Ceilão e Malaca (3), Ilha de Moçambique e outras na costa ocidental de África.

3.5 LINHAS DE COMUNICAÇÕES

“*Toda a guerra é uma luta contra as comunicações do inimigo*” (Napoleão). Para Mahan, o termo “comunicações” significa linhas de movimentação entre a força naval e

⁶³ Cartas, III, pp.275-276.

⁶⁴ Cartas, I, p. 182.

⁶⁵ Cartas, I, p. 76.

⁶⁶ Cartas, I, p. 260.

as suas fontes de reabastecimento. O controlo dessas linhas é indispensável: “*são o mais importante elemento de estratégia, política ou militar*”. A capacidade de assegurar as linhas de comunicação próprias e de interditar completamente as do antagonista é o principal objetivo da guerra naval. AA tinha bases navais na posição central e noutros pontos estratégicos, a partir das quais podia cortar as linhas de comunicações marítimas.

Dar caça às naus de Meca, isto é, cortar a linha de comunicações para o Mar Vermelho, era uma tarefa constante. De Calecut “*iam cada ano para Meca*” 50 naus carregadas; “*agora cortado lhe tendes esse caminho*”⁶⁷. A “*mim me parece que eu averey todo ho jenvivre de Calecut sem trato nem asemto, e lhe tolherey toda a navegaçam de mequa; e metendo me neste negoceo, com ele perderá ho medo que vos tem, e receberá forteleza de V.A.*”⁶⁸. Com a nossa entrada no Mar Vermelho demos o maior “açoute” que os mouros sofreram nos últimos cem anos, porque cortámos a linha de comunicações para Judá e Meca: “*Ho que me parece do mar Roxo e de nosa entrada laa, he que vos alteza tem dado ho mayor açoute na casa de mafomede do que ouue de cementanos aquá, porque lhe chegaste ao vivo e lugar de toda sua confiamça, porque judá e meqa nam tem mantimentos, senam ho qe lhe vem por mar*”⁶⁹. O rei de Cambaia “*dá vos forteleza omde a vós desejavess sempre [Diu] sem lhe mostrarmos desejos de ha querer aly, somente ele por sua propria vontade*”; uma das razões é pelo “açoute” que demos no Mar Vermelho e “*lhe cortarmos ho caminho de sua navegaçam, por omde lhe nam vem já nenhvas mercadarias*”⁷⁰. Depois, a conquista de Ormuz cortou também a linha de comunicações de Cambaia para o Golfo Pérsico: “*com este feito durmuz prazerá nosso senhor que lhe nam pydirey já forteleza em div, senam que me dem div com todalas suas Remdas; e nan duuido darem vollo e todo mais qe lhe vos alteza pidir na Ribeira do maar, porque, ter vos alteza vrmuz nas maaos, e estarmos no caminho de sua navegaçam pera o estreito (...) nam tem cambaya nenhum Remedeo senam perder se de todo, ou se fazer tudo o que vos Alteza requerer e pidir*”⁷¹.

3.6 CENTRO DE GRAVIDADE

Clausewitz (1780-1831) insurgiu-se contra o conceito de chave e contrapôs-lhe o de centro de gravidade que muitos consideram o seu principal contributo teórico: em toda a situação de conflito existem elementos que, sendo eliminados, provocam o desmembramento do poder adverso. “*A primeira tarefa (...) no planeamento de uma guerra consiste em identificar os centros de gravidade do inimigo e, se possível, reduzi-los a um só*”; contra ele deve ser dirigido o golpe concentrado de todas as forças; “*em geral, a melhor chave para um país reside no seu exército*”. Também para Mahan, o objetivo

⁶⁷ Cartas, I, p. 99.

⁶⁸ Cartas, I, p. 79.

⁶⁹ Cartas, I, p. 237.

⁷⁰ Cartas, I, p. 135.

⁷¹ Cartas, I, p. 371.

primordial de toda a guerra é “a destruição das forças armadas organizadas do inimigo”; o domínio do mar deve ser obtido o mais cedo possível através de uma batalha decisiva ou de operações de bloqueio.

O centro de gravidade do antagonista era a armada do sultão do Egito baseada no porto de Suez. A partir de Maçua, já bem dentro do Mar Vermelho, seria possível ir ao porto de Suez destruí-la e nunca mais a deixar reconstituir: poderemos “*emtemder no porto de suetz e qeymar lhe suas naaos e sua armada*”, e depois, “*como lhe ganharmos ho porto, com toda nosa seguramça, tres ou quatro navios que aly estêm, nam lhe deixarâm botar nehua cousa ho mar, que lhe nam queymem*”⁷²; “*e como hua vez formos seguros que hy nom ha armada do soldam no mar, aynda que depois fizese cem myl velas e se ajuntassem todolos Reis mouros do mundo a fazer naos, com quatro galês lhe tolherês que as nom lancem ao mar*”⁷³. Em 13.2.1510, antes da conquista de Goa, reuniu em conselho os capitães, mestres e pilotos, e colocou-lhes duas alternativas: atacar Goa ou ir a Adém e ao porto de Suez destruir a armada do sultão. O parecer foi no sentido de ir a Adém e ao porto de Suez “*atalhar o mais forte e de que mais dano podemos receber*”. Por outras palavras, o centro de gravidade prevalece sobre a chave da Índia.

3.7 OPÇÕES ESTRATÉGICAS

Uma potência marítima que obtenha o domínio do mar tem um vasto leque de opções estratégicas ao seu dispor desde influenciar os acontecimentos em terra até à guerra ilimitada. No limite inferior do espectro do conflito, bastava bloquear um porto ou cortar uma linha de comunicação marítima. E “*asy vejo como lhe [aos mouros] voss alteza tem tirado sua amtiga e isemta navegaçam e trato, e aos Rex mouros derribados de seu estado, poder e mando, que tinham na india (...) e lhe temdes tomado e tirado todo seu senhorio do mar, e mares com que suas terras e reinos confinam, e alguns deles feitos trebutareos, e outros que com medo vos mamdam pedir pazes*”⁷⁴. Os cavalos árabes e persas constituíam a principal exportação de Ormuz para a Índia e eram indispensáveis na guerra entre os reinos de Narsinga e Decão: “*sem comtradiçam vemcerá huum ao outro aqele qe ouuer os cavalos d arabia e da Persia, de qe sam muy necessitados, e dam muito por eles*”. Poderiam render mais do que o ouro de São Jorge da Mina: “*asy pera o Reino de narsymga [Narsinga], como pera o reino de daquem [Decão], e a necesydade grande em que poem narsymga os cavallos darabia e persya, nam duuidaria ser tam booa empresa, e melhor que ha mina*”⁷⁵. AA explorou esta fonte de receitas e de pressão política:

⁷² Cartas, I, pp. 139, 196.

⁷³ Cartas, I, pp. 169, 256, 258. Até propôs secar o Egito, desviando o curso do Nilo, se o rei lhe mandasse alguns daqueles oficiais «que cortam as agoas pellas serras da Ilha da Madeira» (Cartas, I, p. 401).

⁷⁴ Cartas, I, p. 35.

⁷⁵ Cartas, I, p. 343.

- Goa “*em voso poder ha de fazer pagar tributo*” aos reis de Narsinga e Decão; o rei de Narsinga, “*por segurar batecala [Batecalá] e seus portos e o trato dos cavalos (...) ha de fazer ho que vós quiserdes (...) e o çabayo [Sabaio, sultão de Bijapur], por segurar dabull [Dabul], á vos de dar de necessidade as terras de goa, porque tomamdo lhe Dabull, tiraes lhe todolos cavalos d arabia e persia, e jemte branca, que nam tem por omde entrar no reino*”⁷⁶;
- O rei de Vengapor quer a nossa amizade: “*partem suas terras com as terras de goa, e oferece se com sua jemte e força comtra a guerra dos turcos; pedia que lhe leixassem tirar cad ano de Goa trezemtos cavalos; sua amyzade nos he muito necessaria, por ser sua terra muy abastada de mantimentos*”⁷⁷.

Efetuiu também vários bloqueios:

- Em Dabul, Sangicar, Batecalá e Mangalor, “*não deixando navegar ninguém*” até lhe entregarem “*naus de Meca*” que lá estavam⁷⁸;
- “*Apertou um pouco*” Dabul, para o Idalcão lhe entregar reféns: “*apertey hum pouco dabull em lhe cerrar o porto de todo, e nan o deixar navegar até mo idalham me nam emtreagar todos esses bragamtes que se lamçaram com elle (...) m emtreagou logo dous (...) e os outros que amdavam no arrayall do Idalham, foram logo presos pera mos emtreagarem: como me poseram nesta confiança, e me deram arrefeens, alarguey o porto*”⁷⁹;
- Em Onor e Bacanor, porque de lá saíam corsários: “*as fustas da armada que cada ano manda o capitão de goa, he pera nom deixar armar onor e bacanor, que tomam as naos durmuz e as de chaul e as de cochym*”; estão uma galeota e duas fustas “*sobre la barra d onor (...) que nom deixasen emtrar nem sair nynhua cousa no porto, até que me nom emtregasem as duas galiotas que tem, e mays que jure el Rey que nunca mais arme nem dee licença pera armar: mandou me el Rey prometer que me emtregara as fustas e que nunca mais tornaria armar*”⁸⁰.

Um bloqueio podia implicar o emprego de muitos navios de vela, de remo e embarcações miúdas. Os de Calecut “*sempre fizeram esta navegaçam e faram, se lhe nam tiverdes estes portos tomados com muy bõoas naaos e muitos navios de Remo que estêm pegados em terra com costas quemtes de naaos, em tall maneira que se nam crye armada sobre eles*”. Na terminologia de AA, alguns raides periféricos são açoutes: “*Digo uos, senhor, que estes mouros de cananor, se lhe nam daees hum boom açoute Rijo, que vos amde fazer em algum tempo algum grande erro ou cousa de que voss alteza receba grande desprazer*”⁸¹.

⁷⁶ Cartas, I, p. 54.

⁷⁷ Cartas, I, p. 203.

⁷⁸ Cartas, I, p. 242.

⁷⁹ Cartas, I, p. 344. Idalcão é Adil-Khan, sultão de Bijapur.

⁸⁰ Cartas, I, p. 191.

⁸¹ Cartas, I, p. 48.

3.8 O OBJETIVO DA GUERRA – “DA BOA GUERRA VEM BOA PAZ”

É geralmente admitido que Clausewitz estabeleceu, pela primeira vez, que a guerra é um meio violento para alcançar um fim político: “a guerra é uma mera continuação da política por outros meios”. Fez a distinção entre o objetivo político e o objetivo militar. “Ninguém começa uma guerra (...) sem primeiro ter bem claro em sua mente o que com ela pretende alcançar e como pretende conduzi-la. O primeiro aspeto é o objetivo político da guerra; o último, o seu objetivo operacional. Esse é o princípio normativo que irá estabelecer o seu curso, definir a sua escala de meios e esforços necessários”. “O objetivo político, sendo o motivo originário da guerra, será a base para determinar tanto o objetivo da força militar, como também a intensidade do esforço requerido”. Outros autores desenvolveram o tema. Liddell Hart (1895-1970): o objetivo da guerra consiste em ganhar a paz (uma situação de paz mais favorável do que a situação à partida), pelo que deve ser humanizada, visando objetivos limitados; o planeamento deve basear-se numa clara configuração da situação de paz desejada; caso não seja possível atingir o objetivo por meios não violentos, a intervenção militar deve começar por recorrer aos níveis mais baixos do espetro do conflito.

Foi isto o que AA fez. Sempre procurou atingir o objetivo político, **sem guerra**. A expressão **sem guerra** é repetida muitas vezes nas suas cartas:

- “veraa que goa por si, **sem gerra** nenhua, ha dauer todalas terras com suas rendas que de rredor della jazem”⁸²;
- “pera os tratos da imdia e asemtos de feitorias se fazerem, como compre a vosso serviço, **sem guerra**, e a imdia tomar asento, e os lugares omde ouuer mercadaria rreceberem nossos tratos e companhias, que por tres anos teria nela tres mill homeens bem armados e bôos aparelhos de fazer fortelezas e muytas armas (...) se nos vêm força de jemte, fazem nos omrra (...) dam nos suas mercadarias e tomam nos as nossas **sem guerra** (...) desta maneira se fará ho trato de mercadaria **sem guerra** e sem termos tamtas pemdemças (...) se querees escusar a guerra da imdia e ter paz com todolos Rex dela, que mandees força de jemte e bôoas armas, ou lhe tomees as cabeças primcipaaes de seu rreino que tem na ribeira do mar”⁸³;
- Sobre Malaca: “aguentaya e afauorecêa (...) com jente e naos, pera os senhores daquelas partes vos temerem e acatarem, e precurarems vosa amizade e quererem vossos tratos, e digo isto, porque se faça **sem guerra**”⁸⁴;
- Em 1512 recebeu um reforço militar, e agora já poderia atingir os objetivos, **sem guerra**, e sem nos aventurarmos: “Agora me parece que querees pagar á imdia ho que vos ela merece, que he jemte e armas que lhe faça tomar asemto e asessego **sem guerra**, e que se acabem muitas cousas de voso seruiço e o que desejaes, sem nos aventurarmos tamtas vezes”.

⁸² Cartas, I, p. 414.

⁸³ Cartas, I, p. 40.

⁸⁴ Cartas, I, p. 53.

Quando lhe pareceu que não conseguia atingir o objetivo por meios não violentos, então propôs ao rei fazer “boa guerra”, porque “da boa guerra vem boa paz”. Ou seja, fazer a guerra para através dela obter a paz: “os mouros (...) nos vam perdendo o medo e a vergonha (...) portanto, senhor, mandai fazer a guerra, porque de boa guerra vem boa paz, e tomai sempre vingança dos Rex e senhores da Índia que uos errarem, porque he hua das cousas que mais compre nestas partes pera vossa fama e credito”⁸⁵. Em 25.9.1514 reuniu em conselho os capitães dos navios e colocou-lhes a seguinte questão: o rei de Cananor não autorizava a construção da fortaleza onde o rei de Portugal queria, mas oferecia em alternativa três ou quatro outros lugares; dever-se-ia fazer-lhe guerra? Respondeu Antão Nogueira: se “*lhe deve fazer guerra, porque com ela se fara a boa paz porque nam poderam viver fazendo lhe a guerra e dano em suas naos, e que fazendo lhe isto viram a boa paz*” (Deve-se fazer-lhe guerra, atacando as suas naus, porque assim não poderá viver e virá à boa paz). Também João Fidalgo: se “*lhe devem fazer guerra, porque com guerra se faz boa paz*”. A resposta de D. Sancho é sublime: “*aos amigos pera os fazer seguros lhe devem fazer boa guerra e que dos amigos se fazem bons amigos com ela, e que com isto faram o que sua senhoria quizer*”⁸⁶. E a boa paz também pode ser obtida evitando uma má guerra: “*tirá vos, senhor, desta guerra de calect, porque acabaes muitas cousas com a paz e seguramça dela, que ninguem nam chama os Rumis á Índia senam calect; com a paz lhe cortaes esta esperamça*”; “*portanto, senhor, ho que nestas partes nam poderdes acabar com guerra, com boa paz e forteza à nosa husamça as mamsarês e assenhoreares*”⁸⁷.

4. A ESTRATÉGIA MARÍTIMA E A GRANDE ESTRATÉGIA OU ESTRATÉGIA TOTAL

A estratégia naval é a do poder naval (meios militares que operam no mar). O conceito de estratégia marítima é mais lato: refere-se aos métodos pelos quais os países tentam manter ou desenvolver o seu poder marítimo e usá-lo para atingirem os seus objetivos em tempo de paz ou guerra; envolve os chamados “elementos” de força (meios militares), as marinhas civis (designadamente a mercante) e as bases (em sentido lato). Mahan acentuou a necessidade de navios mercantes para transportarem as mercadorias, de navios de guerra para protegerem os mercantes, e de bases, que servem de porto de abrigo em tempo de paz e de posições estratégicas em tempo de guerra. Isto é, teorizou o que AA praticara 400 antes. Como dizem R. e T. Dupuy⁸⁸, “*foi aparentemente o primeiro a entender que o poder marítimo é alicerçado em três fundamentos: bases navais, navios mercantes e navios de guerra*”.

⁸⁵ Cartas, I, p. 20.

⁸⁶ Cartas, II, pp. 32-34.

⁸⁷ Cartas, I, pp. 130-131.

⁸⁸ *Op. cit.*, p. 510.

Havia uma interação entre as bases, os navios de guerra e os navios mercantes. As bases eram apoiadas por armadas. O rei mandou D. Francisco de Almeida (1506) fazer fortalezas em Malaca e Ceilão: na de Malaca, “*aveemos por bem que fique la nosa armada, a saber: huuma naao e huum navyo e huuma caravella, que parece que abastaram para guarda da dita fortelleza*”; na de Ceilão, “*leixardes nella alguua gente e nauyos, com que posa ficar mais segura*”⁸⁹. Em Cochim ficou gente e naus para “*segurança do feito*”⁹⁰. Goa “*tambem ha mester armada e jemte que ha aguento*”⁹¹. Uma das principais missões das forças navais consistia em permitir a livre circulação dos navios de carga, e estes eram utilizados em ações bélicas. Quanto aos recursos económicos do mar, tentou fomentar a exploração de pérolas (aljofar), muito abundantes na costa arábica do Golfo Pérsico, sobretudo em Baharém, Julfar e Qatar, e sugeriu o envio de artes de arrasto adequadas: “*baharem, senhor, he cousa muito grossa e muito Rica; he Pescaria de aljofar nam he nada d asenhorear, porque sam homeens que ho pescam jemte de trabalho e mizquinha, que vem aly ganhar sua vida cad ano, e parece me que pescandose com Rastos de lá desas partes, que se dobraria o proveito*”⁹²; “*tinha esperança em deus desta ilha [Ormuz] e da de bharem aver*” 50 mil serafins de ouro cada ano⁹³. Também a ilha de Maçuá, no mar Vermelho, “*he terra e lugar em que a forteleza per sy soo obrará muito, porque he senhora da pescaria de aljôfar*”⁹⁴.

A grande estratégia ou estratégia total integra as estratégias militar, económica, diplomática e psicológica, e consiste no emprego coordenado dos recursos totais de uma nação para alcançar os objetivos estabelecidos pelo poder político. Numerosos estudos recentes pretendem encontrar exemplos de grandes estratégias conduzidas ao longo da história, mesmo se de forma inconsciente. A conduzida por AA é, claramente, uma grande estratégia consciente. Soube, mercê de uma hábil estratégia psicológica, obter o apoio da população hindu e de quadros locais: “*dei seguro ao povo meudo e ofyiciaes, calafates e carpimteiros, ferreiros, pintores, e logo teremos abastança d ooficiaes pera tudo o necesairo*”⁹⁵; em 1513 estavam em Goa 200 besteiros e 200 espingardeiros, “*porque todo homem casado e solteiro fiz ter besta ou espimga, asy pera goa como pera armada, como pera quallquer cousa omde comprise socorro*”⁹⁶. Mas continuou a aproveitar os conhecimentos dos mercadores muçulmanos e a sua rede comercial: “*os jemtios em toda a parte sam favorecidos de mim, e bem tratadas suas pessoas, naos e mercadarias (...) mas a mim, senhor, me parece que nam he ese o caminho pera tam cedo se apagar ho trato dos mouros, porque (...) os mercadores mouros terem seus asentos e povoações nos milhores portos dos jemtios, e tem*

⁸⁹ Cartas, III, pp. 272, 275.

⁹⁰ Cartas, I, p. 72.

⁹¹ Cartas, I, p. 95.

⁹² Cartas, I, p. 264; António Dias Farinha, *Os Portugueses no Golfo Pérsico (1507-1538): contribuição documental e crítica para a sua história*, Lisboa, CNCDP, 1991, p. 19.

⁹³ Cartas, I, p. 11.

⁹⁴ Cartas, I, pp. 226, 238.

⁹⁵ Cartas, I, p. 27.

⁹⁶ Cartas, I, p. 202.

*muitas naos muy grandes, e tratam muy grosamente*⁹⁷; “*Naos d adem e mercadarias de laa vieram a urmuz (...) e lhe dey seguro, e nam lhe fiz nenhum mall, por asesejar os mercadores e o trato*”⁹⁸.

Soube também incorporar a estratégia diplomática nas estratégias militar, económica e psicológica. Tirou partido da superioridade militar e do domínio do mar para se mover com mestria no intrincado xadrez diplomático da região e praticar a “diplomacia naval”: “*Diz vosa alteza que tenha muy grande e especial cuydado d aproveytar vosa fazemda (...) eu, senhor, o tenho asy feito até aquy, e aymda lhe tenho todollos portos das mercadarias e trato abertos e asesegados, e a terra toda muyto mamsa e pacifica*”. Antes da sua morte todos os grandes e pequenos estados desde Ormuz até ao Extremo Oriente estavam em boas relações com o rei de Portugal. Numa carta de 30.11.1513: “*vos alteza tem paz e amizade com todollos Rex e senhores desde urmuz até choromamdell (...) Ho Rey das Ilhas pede vosa ajuda e quer estar á vosa obidiencia (...) el Rey de pegu leva gramde contentamento de vosa amizade, quer vosos tratos e vosa gemte e vosa ajuda (...) Desta maneira sam recebidos os vosos homeens del Rey de syam e tanaçary e sarnau (...) el Rey de çamatora farês dele quamto quiserdes; e todolos rex da imdya asy estam asombrados e asenhoreados do feyto de Malaca: el Rey de Campar e de menemcabo, onde está a mina do ouro, todos vem com suas mercadarias e ouro a malaca; el Rey de campar vos paga trebuto e amda na guerra em ajuda dos vosos: el Rey de pam, domde vem ouro a Malaca, quer vos pagar trebuto e quer ser voso servidor: ho primcipall Rey de jaoa [Java] quer vosa amizade e a deseja (...) os chins servidores sam de vosa alteza e nosos amigos*”⁹⁹. E noutra carta de 3.12.1513: “*os portos durmuz até ceylam, e asy todallas mercaderias que nesta parajem jazem, estam prestes e abertos todollos tratos e portos pera Receberem vosos feitores e o voso trato e vosas compras e vendas. E asy de ceilam pera demtro todollos portos e mercaderias e mynas de ouro e de prata estam co as portas abertas (...) até os chyns podem vosas naos e mercaderias yr seguras e tratar*”¹⁰⁰; “*seda, quamta quiserdes poderees aver, porque toda a de çamatora está em vosa mão e toda a dos chins e toda a durmuz*”¹⁰¹.

Pôs em prática uma ocupação efetiva da terra, promoveu o casamento de Portugueses com mulheres locais e fomentou a conversão ao cristianismo. Em suma, “*teve a percepção estratégica da globalidade do Índico e atuou em consequência para a organização do seu domínio imediato e para as bases da presença portuguesa naquele oceano*”¹⁰². Em obra recente, Colin S. Gray¹⁰³ definiu bem o conceito de poder marítimo: ao longo de 250 anos, desde a guerra com a Espanha (1560) até à vitória sobre a França (1815), “*o poder*

⁹⁷ Cartas, I, pp. 306-307; Clara Junqueiro, «As cartas de Afonso de Albuquerque: alguns aspectos relevantes», *Studia*, nº 48, Lisboa, 1989, p. 286.

⁹⁸ Cartas, I, p. 373.

⁹⁹ Cartas, I, pp. 135, 138.

¹⁰⁰ Cartas, I, pp. 197-198.

¹⁰¹ Cartas, I, p. 75.

¹⁰² Jorge Borges de Macedo, *História diplomática portuguesa. Constantes e linhas de força*, Lisboa, Instituto de Defesa Nacional, 1987, vol. I, p. 81.

¹⁰³ *The Leverage of Sea Power (...)*, New York, The Free Press, 1992, p. 136.

marítimo inglês foi transformado num instrumento estratégico (...) o poder marítimo inglês, a marinha de guerra, a política externa, a grande estratégia, a estratégia militar e a estratégia marítima constituíram um conjunto unificado; o centro de gravidade era a marinha de guerra, cada vez mais capaz de apoiar, em termos estratégicos, a política externa britânica”. Este mesmo procedimento é atribuído por R. e T. Dupuy¹⁰⁴ a AA: “entendeu o significado do poder marítimo e foi o primeiro a aplicá-lo sistematicamente (...) com uma conceção, determinação e energia inigualáveis até ao tempo de Nelson (...) o conceito de emprego de forças navais em suporte dos objetivos nacionais, políticos e económicos, esteve claramente no seu pensamento quando estabeleceu uma rede de bases no Oceano Índico que deu a Portugal o controlo virtual das linhas de comunicação marítimas e da orla costeira”.

CONCLUSÃO

AA foi o “pai da moderna estratégia naval”, que viria a ser teorizada por Mahan quatro séculos mais tarde, o primeiro a entender o significado do poder marítimo e a aplicar sistematicamente o conceito de emprego de forças navais em suporte dos objetivos nacionais, políticos e económicos. Conduziu de forma consciente e nítida uma grande estratégia que integrou as estratégias militar, económica, diplomática e psicológica. E foi ainda mais longe, antecipando-se a outros autores clássicos. São de destacar os seguintes conceitos que formulou implicitamente e praticou de facto:

- Centro de gravidade: teve a noção exata de que o cerne do planeamento estratégico consiste em identificar os centros de gravidade do antagonista;
- Objetivo político: já sabia que a guerra é um meio violento para atingir um fim político; “é uma mera continuação da política por outros meios”.

Foi um génio militar que empregou com enorme eficácia os escassos meios materiais e humanos ao seu dispor. Marinheiro e soldado, diplomata e estadista, é considerado por muitos a principal figura da História de Portugal.

¹⁰⁴ *Op. cit.*, pp. 460, 463, 489, 509.

Apêndice

CAMELO

A palavra começou por designar uma parte da estrutura da peça, possivelmente o reparo ou o suporte onde assenta o cano. Carta (1508) de um prisioneiro em Diu para D. Francisco de Almeida: quando chegamos a Diu, “*mandou-nos perguntar Meliqueaz se sabia algum de nós correr as bombardas grossas que tomaram na nossa nau, e Álvaro Lopez fez logo um camelo a uma delas*”¹⁰⁵. Em 1510, AA mandou o almoxarife dos mantimentos e armazém de Cananor entregar ao condestável duma nau 2 bombardas grossas “*com seus camelos*”¹⁰⁶. Passou depois a designar um canhão, de ferro ou de bronze, monobloco, de carregar pela boca, sempre documentado com bala de pedra, ou seja, canhão pedreiro. Em 1507, Ormuz, estava a armada junto de navios mouros: as naus dos mouros “*abriram as portinholas, o que até ali não fizeram, começando a servir as nossas de muitos tiros de artilharia (...)* Afonso de Albuquerque em vendo abrir as portinholas, mandou antes que nenhuns dos tiros das naus dos mouros disparassem, pôr fogo a um camelo”¹⁰⁷. É aqui, na Índia, que a palavra camelo, na aceção de peça de artilharia, está documentada pela primeira vez, e só foi usada pelos portugueses; nos outros países europeus peças deste tipo eram chamadas canhões pedreiros.

A palavra será de origem turca. O trabuquete (*trebuchet*) era uma arma de assédio neurobalística (sem pólvora) capaz de lançar projéteis muito pesados (100 kg ou mais). Em fontes da Arábia no séc. XII um dos tipos de trabuquete tem o nome de “*manjaniq*”, e no séc. XIII fazia-se a distinção entre três diferentes *manjaniq*: o “*manjaniq maghribi*” ou “*manjaniq gharbi*” (do Magreb e restante zona islâmica do Oeste), o “*manjaniq franji*” ou “*manjaniq ifrangi*” (da Europa), e o “*manjaniq qarābughrā*”. Este último, especificamente designado para lançar dardos, flechas, muito pesadas, contra muralhas, teve muita importância no armamento do exército mameluco. A palavra qarābughrā significa camelo preto ou camelo forte, poderoso: “*bughrā*” (camelo) + “*qarā*” (preto ou forte, poderoso). A palavra “*bughrā*” é a forma árabe do termo turco “*bugra*” (camelo). O prefixo “*qarā*” é a forma árabe da palavra turca “*kara*” (preto, ou forte, poderoso). O *manjaniq qarābughrā* aparece em manuscritos árabes de uma forma pouco perceptível, mas o engenheiro de Siena Mariano di Iacopo, conhecido por Taccola (1381-c. 1458), e Francesco di Giorgio Martini (1439-1502) apresentam ilustrações de um trabuquete que foi identificado em fontes árabes como o “*camelo preto*”. A origem turca do termo “*qarābughrā*” sugere a origem turco-islâmica do “*camelo preto*”¹⁰⁸.

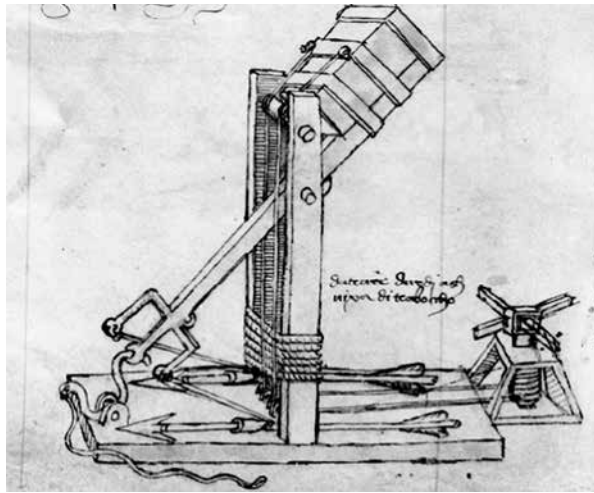
¹⁰⁵ Cartas, III, p. 305.

¹⁰⁶ Cartas, IV, p. 321.

¹⁰⁷ Damião de Góis, *Crónica do Felicíssimo rei D. Manuel*, Em Lisboa, em casa de Francisco Correa, 1566, Parte II, fl. 54 v.

¹⁰⁸ Paul E. Chevedden, «Black Camels and Blazing Bolts: The Bolt-Projecting Trebuchet in the Mamluk Army», in *Mamluk Studies Review*, vol. 8/1 (2004), pp. 227-277.

Sabe-se que os nomes de várias armas neurobalísticas passaram depois a designar as pirobalísticas, como sucedeu à “*Springal*”, nome que se dava na Alemanha a certas bestas e depois a armas de fogo portáteis (Espingarda). Em Itália, nos sécs. XIII e XIV, “*Springarda*” era uma grande besta montada com rodas¹⁰⁹. O mesmo terá sucedido ao “*camelo preto*”, que de arma neurobalística passou para o canhão pedreiro, e foi adotado pelos portugueses. As peças de artilharia tinham em Portugal nomes semelhantes aos usados nos outros países europeus: canhão, colubrina, falcão, basilisco, etc. Entre as exceções está o canhão pedreiro mais pesado e de maior calibre, o espalhafato, que é de origem asiática. Outra exceção é o camelo, também canhão pedreiro, cujo nome é igualmente de origem asiática.



Trabuquete em Francesco di Giorgio Martini, *Trattato di architettura civile e militare, I*, c. 1480-1500, identificado como o “*camelo preto*”¹¹⁰

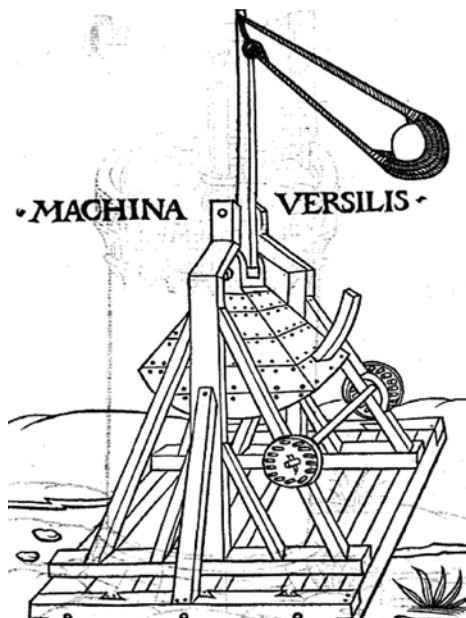
BERÇO

O nome desta peça de artilharia aparece grafado de vários modos, como berço, verso (português) *verso*, *berzo* (espanhol), *vers*, *verse* (francês), *bersis* (italiano). Em latim, “*versum*” (singular), “*versus*” (plural)¹¹¹. Não se sabe qual é a origem do nome, e nenhum autor ainda arriscou uma hipótese, mas parece óbvio que deriva de “*machina versilis*”, antiga arma neurobalística.

¹⁰⁹ Marco Morin, *The earliest european firearms: some notes*, Venezia 2012, pp. 4-7. (<https://www.academia.edu/3157497/Some-Notes-on-the-Earliest-European-Firearms>).

¹¹⁰ Extraído de Paul E. Chevedden, *op. cit.*, fig. 11.

¹¹¹ Max Guérout, Eric Rieth, Jean-Marie Gassend, «Le navire Génois de Villefranche, un naufrage de 1516?», *Archaeonautica*, nº 9, 1989, Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, p. 139.



Machina Versilis¹¹²

O TIRO DE RICOCHETE

O tiro de ricochete no mar, sabe-se, está documentado pela primeira vez em Portugal. O que não se sabe é que o tiro de ricochete em terra também se documenta pela primeira vez praticado por portugueses, neste caso AA, Malaca, 1511.

NO MAR

É muito conhecido o texto de Garcia de Resende¹¹³ que atribui ao rei D. João II, antes de 1495, data da sua morte, a invenção do tiro de ricochete: “*em Setúbal, com muitos experimentos que fez, achou e ordenou em pequenas caravelas andarem muito grandes bombardas e tirarem tão rasteiras que iam tocando na água; e ele foi o primeiro que isto inventou*”. Varela Rubim¹¹⁴ arrisca uma explicação científica do processo e sustenta que os ricochetes aumentavam o alcance, mas a explicação científica não está correcta, e também não está correcto afirmar-se que aumentavam o alcance.

¹¹² *En tibi lector Robertum Valturium ... De re militari libris XII multò emaculatiùs ac picturis ... elegantioribus expressum ...*, Verona, 1483, ed. Paris, 1535, lib. X, p. 274.

¹¹³ *Vida e feitos d'El-Rei Dom João Segundo*, Cap. CLXXXI.

¹¹⁴ «D. João II e o artilhamento das caravelas de guarda-costas. O tiro de ricochete naval», *Revista de Artilharia*, Lisboa, n.º 768 a 771 (Ago. a Nov. 1989) e n.º 772 (Dez. 1989).

Nada havia de científico, era pura empiria. Se estivermos na praia e lançarmos uma pedra pequena, plana e estreita segundo uma trajetória paralela à água, ela salta uma ou mais vezes. Quase 300 anos depois, em 1757, ainda Abbé Deidier¹¹⁵ afirma que as “*batteries à ricochet*” dispararam de maneira que a bala batendo na terra faça ricochetes, como “*une pierre platte qu'on jette horizontalement sur la surface de l'eau*”. O primeiro esboço de explicação científica, ainda muito tosco, é de 1766, num texto de Lazari Spallanzani¹¹⁶: pretende provar que o ricochete não é provocado pela elasticidade da água, como se dizia, mas pela mudança de direção na cavidade que se forma na água depois de batida pela pedra. Já os antigos gregos e romanos tinham jogos que consistiam em lançar ao mar conchas ou pedras: ganhava quem lançasse mais longe e com maior número de ricochetes¹¹⁷. Um jogo destes, chamado “*Quantos pães come ElRei?*”, é mencionado por Rafael Bluteau¹¹⁸ em Setúbal.

Os ricochetes não aumentam o alcance. A bala deve ser disparada com a maior velocidade possível, de modo a bater na água com um ângulo de incidência pequeno, inferior a 5 graus, e a velocidade vai diminuindo a cada ricochete; as balas maiores e mais leves são as que perdem menos velocidade¹¹⁹. A vantagem deste tiro consiste em aumentar a possibilidade de acertar no navio alvo «ao lume de água», fazendo um rombo por onde a água entre. Os cronistas da Índia mencionam repetidamente os ricochetes na guerra, em manifestações de força e também no cerimonial marítimo. Em 1506 um rei local chamado Mangati Caimall foi recebido em Cananor pelo vice-rei, e este mandou disparar a artilharia: “e hindo as pedras por o maar dando golpes, espantou-se muito o mangati caimall de taaees tiros, e dizia que nom podia tall ser no mundo”¹²⁰. Em 1534, Diu, o governador mandou fazer salva com tiros para o mar, todos deitando pelouros (balas), “*que ElRei [de Cambaia] folgava de ver os saltos que iam fazendo pelo mar (...) o povo da cidade, que estava vendo sobre os muros e outeiros (...) davam grandes gritas aos saltos dos pelouros*”¹²¹.

¹¹⁵ *Le parfait ingénieur françois, ou la fortification offensive et défensive* (), Paris, Chez A. Jombert, 1757, p. 43 (1ª ed., Paris, 1736).

¹¹⁶ *De lapidibus ab aqua resilientibus dissertatio*, Venezia, 1766.

¹¹⁷ L. Becq de Fouquières, *Les jeux des anciens* (...), 2ª ed., Paris, Didier et C.ª, 1873, pp. 113-114.

¹¹⁸ *Vocabulário Português e latino* (...), suplemento, parte II, Lisboa Ocidental, na Patriarcal Oficina de Música, 1728, p. 165.

¹¹⁹ *Aide-mémoire to the military sciences* (...), Army, Royal Engineers, Great Britain, vol. I, London, 1853, pp. 292-293; Henri J. Paixhans, *Nouvelle Force Maritime* (...), Paris, Bachelier, 1822, p. 246.

¹²⁰ Carta de Gaspar Pereira para o rei D. Manuel, in A.B. de Bragança Pereira, *Arquivo Português Oriental*, 2ª. ed., tomo 4, vol. 1, parte 1, Bastorá, 1937, p. 111.

¹²¹ Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, tomo III, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1862, p. 550.

EM TERRA

Em terra, se o chão for duro, as balas fazem sempre ricochete, seja qual for o ângulo de incidência, esteja o cano da peça com pequena ou grande elevação. Uma variedade deste tiro foi praticada pelo francês Vauban na segunda metade do séc. XVII: contra artilheiros e peças de artilharia que estejam atrás de um parapeito ou outra proteção, não vale a pena fazer tiro direto, porque as balas batem na proteção; é melhor disparar com pequena elevação e pequena carga de pólvora, de modo a que as balas, fazendo ricochetes, saltem, passem por cima da proteção e caiam na zona dos artilheiros. Em meados do séc. XVIII, o alemão John Muller¹²² considera que a elevação deve ser de 3 até 6 graus; meia libra de pólvora é carga suficiente para as peças de 12, o que corresponde a 1/24 do peso da bala. Opinião um pouco diferente tem José Fernandes Pinto Alpoim¹²³: a elevação deve ser de 8 até 12 graus, e a carga de pólvora só meia libra ou um quarto de libra.

Este tiro, com pequena elevação e pequena carga, só a suficiente para a bala ir saltando, pode também ser dirigido contra um grupo de homens armados: mata e estrophia tudo o que encontra no seu caminho¹²⁴. Já era conhecido em finais do séc. XVI, quando o espanhol Luís Collado¹²⁵ afirma que o disparo para um esquadrão de gente deve ser com pontaria baixa, porque com tiro direto ou de “salto” (ricochete) sempre o atinge, em especial quando as balas vão saltando entre a gente; atemoriza-a muito ver as balas “saltando no meio do exército”. Uma informação não fundamentada, do russo N. Okounef¹²⁶, atribui a invenção a um “paisano de Venloo”, à volta de 1558. Mas já antes era praticado por portugueses. Um manuscrito anónimo, redigido entre 1560 e 1579, relata a perda do castelo de Santa Cruz do Cabo de Gué em 1541: uma multidão de mouros cercava o castelo; os sitiados, portugueses, do cubelo de Tamaraque dispararam um pedreiro, “o qual foi fazendo rua por elles, que desde ponta do castello até à tranqueira foi matando nelles couza façanhosa. E veo logo uma espera do cubelo do Facho, que fez outra rua por elles quasi como o pedreiro”¹²⁷. Um tiro direto, com carga de pólvora normal, não vai “fazendo rua”: a bala acerta ou não acerta e desaparece. Só balas disparadas com pouca elevação e pouca carga de pólvora podem ir saltando, em ricochetes, e “fazendo rua” entre os homens, porque estes, atemorizados, fogem para um lado e outro, deixando no meio um grande espaço.

¹²² *Tratado de artilharia*, traduzido do inglês por António Teixeira Rebelo, tomo I, Lisboa, Na oficina de João António da Silva, 1792, pp. 32, 45.

¹²³ *Exame de artilheiros (...)*, Lisboa, Off. de José António Plates, 1744, p. 148.

¹²⁴ *L'art du militaire, ou Traité complet de l'exercice de l'infanterie, cavalerie, du canon, de la bombe et de piques (...)*, Paris, Bordeaux, 1798, p. 135.

¹²⁵ *Platica manual de artilleria (...)*, Milão, 1592 (versão italiana, Veneza, 1586), fl. 54.

¹²⁶ *Examen razonado de las propiedades de las tres armas ynfanteria, caballeria y artilleria (...)*, versión castellana (...), Madrid, Imprenta de D. Juan de la Veja, 1840, p. 316.

¹²⁷ Pierre de Cenival, *Chronique de Santa-Cruz du Cap de Gué (Agadir)*, Paris, Paul Geuthner, 1934, p. 66.

Gaspar Correia¹²⁸ descreve em Malaca, 1511, dois tipos de ricochetes, um com pequena elevação contra grupos de combatentes, outro com maior elevação contra a cidade, e também um desembarque noturno, em batéis, com apoio da artilharia dos navios. AA mandou a armada aproximar-se o mais possível de terra e, de noite, “*toda a armada deu bateria à cidade, tirando contra as casas e estâncias, onde davam os pelouros, que iam dando pulos por cima da cidade onde caíam*”. No dia seguinte, ao anoitecer, deu instruções para, quando ele mandasse, os bombardeiros carregarem as peças com meias cargas, “*que tirassem por alto, que caíssem as pedras dentro na cidade, e resguardassem a praia, em que haviam de sair a gente dos batéis*”. Depois da meia noite “*mandou aos navios que tirassem, e ele e os capitães em seus batéis com toda a gente desembarcaram*”. Em terra, ergueram estâncias e tranqueiras, e “*fizeram vigia a quartos toda a noite, sempre tirando as peças ao longo da rua, que era direita e comprida*”; os pelouros “*corriam ao longo da rua porque nos tiros deitavam pouca pólvora, que assim o mandou o governador*”. Claramente, estão aqui os dois tipos de ricochetes. No de maior elevação, com meias cargas, os pelouros (balas) “*iam dando pulos por cima da cidade onde caíam*”. No rasante, de pequena elevação, os pelouros “*corriam ao longo da rua porque nos tiros deitavam pouca pólvora*”.

¹²⁸ *Lendas da Índia*, tomo II, Lisboa, Academia Real das Ciências, 1860, pp. 236, 237, 241.

NOVAS PERSPETIVAS SOBRE A HISTÓRIA DA EXPANSÃO PORTUGUESA – ESTADO *VERSUS* INDIVÍDUOS NA CONSTRUÇÃO DO IMPÉRIO MARÍTIMO PORTUGUÊS¹

Comunicação apresentada pela académica
Amélia Polónia, em 16 de Junho

1. Preâmbulo

O que conduziu à produção da investigação tendente à análise da matéria em apreço nesta publicação tem por base uma questão simples: saber através de que mecanismos e com que resultados (para a coroa e para as comunidades marítimas) se processou o envolvimento dos vários portos de mar portugueses na expansão ultramarina quinhentista no século XVI. Esta investigação tem vindo a explorar áreas de reflexão de forma individual, através de trabalho da supervisão científica de projetos de doutoramento e de pós-doutoramento e em equipa, através de projetos de investigação financiados.

A construção das bases teóricas e conceptuais que aqui se apresentam tem por base uma vasta pesquisa empírica que conduziu ao desenvolvimento de uma tese, na verdade, de várias teses, em torno do que pode explicar mais cabalmente, ainda que uma forma mais complexa, o processo expansionista português no período moderno. Em concreto, as investigações levadas a cabo no âmbito do projeto *DynCoopNet*, advêm da conceptualização de realidades plasmadas em investigações de longo curso sobre Vila do Conde² e que aqui se exprimem através do conceito de “redes informais e auto-organizadas” – que utilizaremos de forma recorrente.

Partindo de vastos fundos documentais locais: paroquiais, notariais, municipais, de confrarias e de misericórdias, para além de arquivos centrais – Torre do Tombo, Biblioteca Nacional, Arquivo Histórico Ultramarino, Arquivo Geral de Simancas, Casa de la Contratación (Sevilha), Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, e de arquivos de compa-

¹ Palestra apresentada à Academia de Marinha a 16 de Junho de 2015. Algumas notas a esta contribuição e ao seu título impõem-se, em ordem a melhor concretizar a sua natureza e objetivos: a) As “novas perspetivas” não são tão novas quanto isso, já que nelas vimos insistindo desde há alguns anos, e apenas se aguardam alguns meses de tranquilidade para as sistematizar numa monografia, de natureza ensaística, em laboração, sobre a matéria; b) Aqui utilizaremos o termo “coroa” em vez de “estado”, dadas as posições não consensuais quanto a esta matéria quando nos referimos a Portugal e ao período moderno; c) O que aqui se traz em termos de prova empírica dos argumentos aduzidos inscreve-se numa investigação de longo termo desenvolvida em torno de Vila do Conde e a sua comunidade marítima; d) Algumas das ideias aqui expressas foram já objeto de publicação vária, que será citada ao longo do texto.

² Amélia Polónia, *A Expansão Ultramarina numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI*, Lisboa, IN-CM, 2007, 2 vols.

nhas comerciais, como a de Simón Ruiz, sediada em Medina del Campo, a investigação conduziu-nos à identificação de agentes individuais (fatores-chave de algumas dinâmicas centrais do expansionismo português e europeu), entre os quais se contam mareantes, pilotos, eclesiásticos, agentes administrativos e mulheres. Deparamo-nos também com mecanismos informais, por vezes marginais em relação ao estatuído institucionalmente, que apontam para estratégias que se revelaram essenciais para o domínio marítimo e para uma eficaz colonização ultramarina.

Desafiados por um périplo académico que nos conduziu a muitos dos espaços de projeção ultramarina portuguesa, revelou-se de igual modo importante estudar e analisar os contributos das populações locais, dos autóctones, das comunidades indígenas, para a construção desses impérios (a que passou a chamar, polemicamente, de “impérios informais”). Esta reciprocidade e essas redes de relações que se estabelecem entre colonizadores e colonizados, são tidas como fundamentais para a compreensão dos resultados finais de um feixe complexo de processos convergentes.

Daí que este contributo represente, em alguma medida, o “outro lado do espelho” daquelas que são as perspetivas dominantes sobre a expansão portuguesa, chamando a atenção para as vias “informais e auto-organizadas” latentes na construção de projetos imperiais europeus, nomeadamente o português.

Os últimos anos têm demonstrado que, para além de se analisar a ação dos indivíduos e do empreendedorismo particular na construção de impérios, importa também procurar analisar, em simultâneo, a convergência, a complementaridade ou a divergência, entre políticas régias e orientações de instituições formais, com essas outras práticas, protagonizadas por agentes individuais, atuando sozinhos ou em redes organizadas.

É nossa convicção de que domínios como a construção naval, a organização da navegação, o comércio e a emigração ultramarinas, bem como a própria defesa naval, são tópicos de reflexão potencialmente fecundos para este estudo. Deste modo, procurar-se-á questionar essas articulações numa reflexão de síntese que contemple algumas das dimensões apontadas.

2. Modelos de construção de impérios

É sobejamente reconhecido que existem diversos modelos de construção de impérios coloniais, mesmo quando nos restringimos apenas aos europeus. Para além dos modelos monopolistas, que centralizam na coroa e no poder central a organização de impérios ultramarinos, como o espanhol ou o português, outros existem que dependem da constituição de companhias comerciais, também elas monopolistas, como a VOC e a *West India Company* Holandesas ou a *East and West India Company*, inglesas, ou a *Compagnie des Indes Orientales*, Francesa.

É consabido também, que em Portugal ambos os modelos foram tentados, quer através do controlo monopolista da navegação e comércio da Rota do Cabo, quer através da tardia Companhia das Índias Orientais (fundada em 1628 mas sem sucesso), ou ainda das Companhias do Grã Pará e Maranhão e Pernambuco e Paraíba, estas já pombalinas.

Em qualquer dos casos, toda a construção colonial portuguesa decorreu da ação conjugada da coroa portuguesa e da adesão de indivíduos (da família real, de mercadores e navegadores, nacionais e estrangeiros, nomeadamente italianos, de mercadores cristãos novos, eles próprios ligados a redes internacionais e multiconfessionais, de emigrantes – portugueses e estrangeiros) e de agentes administrativos, para além, é claro, da importância da Igreja, de Misericórdias, de municípios e de outras confrarias. O envolvimento conjunto destas instituições e destes indivíduos nos vários eixos simultâneos do império é um facto, como tem sido provado, por exemplo, pelo estudo das redes de comércio de escravos que, atuando a partir do Brasil em muito transcendiam o Atlântico, ligando-se ao Índico, nomeadamente a redes de tráfico de escravos da África oriental. O conceito de “*connected worlds*” (mundos conectados) apontado por Sanjay Subramahnyan é neste domínio fundamental³.

Como testemunho do que dizemos, a inclusão de marítimos e mercadores estrangeiros no processo expansionista português é um facto, sejam eles florentinos, genoveses ou, mais tarde, venezianos. Os desempenhos de Luís de Cadamosto e António da Noli na exploração da costa ocidental africana são bem conhecidos. A sua presença é apenas o resultado de uma longa linha de padrões de cooperação que incluem a presença dos marítimos e comerciantes genoveses desde tempos medievais. Eles apenas anunciam o contexto em que Cristóvão Colombo irá assumir um papel de liderança. Colombo, Américo Vespucci ou Fernão de Magalhães são alguns dos mais óbvios exemplos de indivíduos, pertencentes a entidades políticas diversas daquelas que irão servir, que se constituem como agentes nucleares na construção de impérios. No entanto, são abundantes outros casos semelhantes, como a de Estevão Gomes, do Porto, piloto de Magalhães, ou João Dias de Solis, explorador do Rio da Prata, piloto mor de Espanha.

Para a compreensão destas dinâmicas em que o protagonismo individual se revela central, importa ainda reter que, sendo um facto que coroas e poderes centrais emergiram, na Época Moderna, como essenciais à construção de impérios coloniais e de empórios comerciais, é também facto que essas dinâmicas foram orientadas, na prática, por interesses nem sempre determinados por políticas definidas pelos poderes formais; geraram fenómenos que nem sempre concorreram para o reforço desses poderes; e dependeram, por vezes de forma extrema, de uma cooperação ativa que envolvia a ação e o empreendedorismo individual. Em suma, a emergência e a manutenção dessas interações

³ Subramahnyan, S. “Connected Histories. Toward a Reconfiguration of Early Modern Eurasia.” In V. Lieberman. (ed.). *Beyond Binary Histories. Reimagining Eurasia to ca. 1830*. Ann Arbor: University of Michigan Press, 1999, pp. 289-315; “Holding the World in Balance: The Connected Histories of the Iberian Overseas Empires, 1500-1640”, *American Historical Review* (Dec. 2007), pp. 1359-85.

devem ser explicadas também, senão essencialmente, pela participação ativa de indivíduos, integrados em redes, formais ou informais, umas vezes atuando dentro, outras fora, dos limites dos poderes organizados e das instituições formais. Daremos evidência de algumas áreas em que isso se evidencia.

2.1. Guerra naval e campanhas militares

Em termos de defesa da navegação, um regimento de 1571, que retoma recomendações de um outro, de 1557, obriga à inclusão de artilharia a bordo e a constituição de armadas informais, resultantes do agrupamento de embarcações que saíam de determinado porto, lideradas por uma delas, considerada a capitaina⁴. Estes procedimentos, impostos em contextos de crise naval, provam, sem dúvida, a existência de políticas régias de defesa naval. Mas provam também em grande medida a incapacidade da coroa para prover à proteção oficial das frotas mercantes. Na verdade, com exceção da Carreira da Índia, cujas armadas de defesa foram devidamente organizadas, nomeadamente a partir da Ilha Terceira e da Provedoria das Armadas, muito dependia da adesão (ou não) de indivíduos às políticas concertadas pela coroa portuguesa.

Para se protegerem de ataques de corsários, as próprias comunidades marítimas portuguesas tinham também que prover à sua defesa, dependendo de contributos individuais para a constituição de uma frota de vigilância da costa e para a implementação de um sistema de informação capaz de alertar, em caso de aproximação de frotas suspeitas, e de permitir a organização da fuga ou da defesa⁵.

Na verdade, mesmo as campanhas militares de conquista e a defesa naval dependiam de contributos de particulares. Isto ocorre não só no que se refere a recursos humanos, mas também financeiros. E esta é uma nota uma vez mais transversal aos séculos em estudo. A frota naval que permitiu a tomada de Ceuta, em 1415, era formada, como se sabe, por navios mercantes, compulsivamente recrutados para o efeito, do mesmo modo que o ataque de D. Sebastião a Alcácer Quibir, em 1578, dependeu de contributos financeiros da Igreja, através da bula da cruzada e, como já tinha acontecido antes, repetidamente, de uma contribuição extraordinária da comunidade de cristãos novos, de empréstimos garantidos por banqueiros e mercadores particulares e, de novo, do apenamento de embarcações de comércio.

O exemplo mais paradigmático do carácter determinante das ações de grupos de indivíduos para a sustentabilidade do império é o que ocorre no Brasil, face às investidas holandesas. Em 1624, uma armada da W.I.C. atacou e conquistou S. Salvador da Baía, em 10 de Maio. Em 1625, o monarca enviou uma poderosa armada de cinquenta e dois

⁴ “Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e do comércio ultramarino no século de Quinhentos”, *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, vol. 30 (1967), pp. 335-360.

⁵ Polónia, Amélia, *A Expansão Ultramarina numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI*, Lisboa, IN-CM, 2007, I, pp. 174-186.

navios, sob o comando de D. Fadrique de Toledo, marquês de Villanueva de Valduesa, e do general da armada da costa de Portugal, D. Manuel de Menezes, a maior armada então enviada aos mares do Sul. Essa expedição derrotou as forças holandesas a 1 de Maio de 1625 e retomou posse de S. Salvador da Baía. Diferentes contornos teve, porém, a tomada da Olinda e do Recife, em 1630⁶. A coroa dual foi por esta ocasião incapaz de armar uma frota de defesa e de constituir um exército, gorados os resultados esperados de mais uma imposição lançada sobre os municípios portugueses, de que resultaram, pelo contrário, movimentos sociais de revolta e de resistência, como de resto tinham ocorrido na sequência de tributações extraordinárias impostas aquando de campanhas de socorro da Índia, motivadoras dos motins do Lamego e do Porto de 1629⁷.

Como resultado, e como é sabido, não foi um exército ou uma armada portuguesa os que combateram os Holandeses do Brasil, mas um exército colonial, informalmente organizado, composto por colunas de europeus, índios e escravos, o único que se revelou capaz de repor na Capitania de Pernambuco o domínio português, nas batalhas de Guararapes⁸. O que em particular importa reter destas batalhas para o objetivo central deste estudo é o facto de as forças portuguesas em campo serem, na sua esmagadora maioria, constituídas por portugueses nascidos no Brasil; o facto de a resistência armada que conduziu a esse sucesso militar resultar de estruturas acionadas, precisamente, para colmatar a inexistência de uma reação estatal, institucional, formal e organizada, e o facto de essa vitória não poder ser compreendida sem se realçar a importância da ativa participação de escravos negros e de índios autóctones⁹.

⁶ Vd. Mello, José Antônio Gonsalves de, ed., *Fontes para a História do Brasil Holandês (Vol. 1 – A Economia Açucareira)*, Recife, Parque Histórico Nacional dos Guararapes, 1981; Boxer, C.R., *Os holandeses no Brasil (1624-1654)*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1961; Mello, Evaldo Cabral de, *O Negócio do Brasil. Portugal, os Países Baixos e o Nordeste, 1641-1669*, Rio de Janeiro, Editora Topbooks, 1998; Mello, José Antônio Gonsalves de, *Tempo dos flamengos. Influência da ocupação holandesa na vida e na cultura do Norte do Brasil*, Rio de Janeiro: Topbooks/ Instituto Ricardo Brennand, s.d. e, especificamente sobre as tomadas e recuperação de Olinda e Recife, Rosty, Claudio Skora, *As Invasões Holandesas (Insurreição Pernambucana). A Batalha do Monte das Tabocas, o Início do Fim*. Recife, 2002.

⁷ Oliveira, António de, *Movimentos Sociais e Poder em Portugal no Século XVII*, Coimbra, Instituto de História Económica e Social – Faculdade de Letras, 2002, pp. 101-130; pp. 241-318.

⁸ Uma abordagem de síntese sobre esta matéria pode ser consultada in Polónia, Amélia, *A acção da coroa e dos indivíduos na constituição do território e da identidade do Brasil colonial. As batalhas dos Guararapes como estudo de caso in XXXVII Congresso Internacional de História Militar (Rio de Janeiro, 27 Agosto-03 Setembro 2011)*. Actas. Sobre os vários líderes do movimento e o seu perfil de intervenção ver Mello, José Antônio Gonsalves de, *Restauradores de Pernambuco: biografias de figuras do século XVII que defenderam e consolidaram a unidade brasileira: João Fernandes Vieira*. Recife: Imprensa Universitária, 1967. 2 v., Gaspar, Lúcia, *João Fernandes Vieira*. Recife, Fundação Joaquim Nabuco. Disponível em: <http://www.fundaj.gov.br>. Consultado em 28 de Julho de 2011; Pessoa, Ângelo Emílio da Silva, “Vidal de Negreiros: um homem do Atlântico no século XVII” In: Carla Mary S. Oliveira; Mozart Vergetti Menezes; Regina Célia Gonçalves, org., *Ensaio sobre a América Portuguesa*, João Pessoa: UFPB, 2009, pp. 53-65; Silva, Ana Beatriz Ribeiro Barros “André Vidal de Negreiros: a necessidade de construção de um herói legitimamente Paraibano”. *Saeculum. Revista de História*. (14), Jan./Jun. 2006.

⁹ Mattos, Hebbe, “Black Troops” and hierarchies of color in the Portuguese Atlantic world: the case of Henrique Dias and his Black Regiment”. *Luso Brazilian Review e Da Guerra Preta às hierarquias de cor*

Na verdade, entende-se que a convergência de atuações conjuntas de europeus, ameríndios e escravos nas batalhas de Guararapes, decisivas para a expulsão dos Holandeses do Brasil, se apresenta antes como o resultado de um processo de miscigenação e de incorporação ativa de contributos de indígenas e de escravos, resultante ele próprio de uma dinâmica de colonização informal, em que a sociedade colonial reage aos desafios de uma forma frequentemente auto-organizada.

De forma idêntica, aquando da restauração da independência de Portugal em relação a Espanha, em 1640, e apesar das tréguas negociadas com o novo monarca, e do apoio Holandês à guerra portuguesa contra a Espanha, as hostilidades holandesas não cessaram no espaço colonial. Apesar dos festejos dos colonos portugueses (especialmente no Recife), que julgavam aproximar-se a hora da partida dos Holandeses, rapidamente se provou que a estratégia Holandesa era a de reforço do seu poder, quando Maurício de Nassau tomou o Maranhão e armou uma frota com destino a Angola e S. Tomé, que seriam tomados em 1641. Aqui também os interesses económicos de grupo, neste caso da WIC, se sobrepunham a alianças políticas e militares formadas nos palcos europeus. A lógica do negócio sobrepe-se à lógica do Estado. Importante e elucidativo é também o facto de a libertação de Angola e de S. Tomé do domínio holandês ter dependido da organização de uma expedição proveniente do Brasil, através da iniciativa de particulares, liderados por Salvador Correia de Sá e Benevides¹⁰.

As próprias campanhas de defesa do litoral, organizadas e incentivadas, por exemplo por D. João III em tempos de ataques de corso francês, num período de litigância com Francisco I, ou as impulsionadas durante a regência do Cardeal Infante D. Henrique e no decurso do reinado de D. Sebastião, em tudo dependiam do apenamento (recrutamento forçado) de embarcações, ou da auto-organização de frotas de vigilância e do acionar de um sistema de alertas, por exemplo através de fochos, que ao longo do litoral alertavam para a chegada do inimigo. Acresce que, sem dúvida, o Cardeal Infante D. Henrique ordenou a fortificação de todo o litoral português, e o reforço da defesa dos portos insulares atlânticos, mas quase tudo o que neste domínio se realizou foi através da iniciativa, e com o financiamento, privado e municipal.

Todos estes procedimentos, impostos em contextos de crise naval, provam a incapacidade da coroa para prover à proteção oficial do litoral, das possessões ultramarinas e das frotas mercantes. Na verdade, mesmo quando a coroa pretendia forçar a resposta às suas necessidades, seja em termos de homens, embarcações ou capital, mecanismos evasivos eram acionados por parte dos súbditos, e inviabilizavam o sucesso dos objetivos pretendidos, mais ainda em situações de crise. Pode-se ilustrar este facto com dois exemplos: em

no Atlântico Português. Disponível em: <http://snh2007.anpuh.org/resources/content/anais/Hebe%20Mattos.pdf>. Consultado em 28 de Julho de 2011.

¹⁰ É preparada uma frota de 15 navios, que parte a 12 de Maio e consegue reconquistar Luanda a 15 de Agosto. A campanha prolongou-se de 1648 a 1652, recuperando-se por fim Angola e São Tomé dos Holandeses.

1557, deliberações régias tornavam obrigatória a presença de artilharia a bordo; todavia, a própria legislação dá conta de que os mestres e pilotos saíam de Lisboa com artilharia, como eram obrigados, mas desembarcavam-na em Cascais, algumas milhas adiante, para evitar o excesso de peso, os inconvenientes de ter artilharia a bordo e a diminuição da capacidade de carga¹¹.

Em termos de defesa naval, não está em dúvida a existência de uma política (ou de várias, de acordo com as necessidades e o domínio naval vigente – ou a perda dele), mas é nossa convicção que o seu sucesso em tudo dependia da adesão, ou não, de particulares. Vejamos o que ocorre com as políticas de apenamento de homens do mar, vistas a partir de Vila do Conde. Notícias de apenamentos de agentes de navegação, prática secular através da qual o rei garantia o aprovisionamento das armadas, encontram-se disseminadas na documentação concelhia, pelo menos desde 1538¹², sendo, contudo, mais numerosas na década de 1580 e nas primeiras de Seiscentos, como se comprova pelo elenco daquelas que foi possível identificar, as quais se referem, não apenas a Vila do Conde, mas a uma vasta mancha litoral em que a vila se situa¹³.

Sobremaneira esclarecedores dos mecanismos que subjazem a estas inserções forçadas de embarcações particulares em armadas régias são os registos compulsados em atos notariais do ano de 1578¹⁴. Na sequência de notificações trazidas pelo corregedor da Comarca de Guimarães, cada um dos senhorios de quatro embarcações são notificados “... *pera por todo este mes ser na cidade de Lixboa com o dito seu caravellão e gente de mar delle pera (...) se apresentar perante o senhor provedor dos allmazens do reino sob pena de quatro annos de degredo pera as galles e dozentos cruzados e barquo perdido...*”¹⁵. O rigor das penas previstas indicia fugas frequentes a este tipo de recrutamento forçado, do mesmo modo que o valor da fiança, 100 cruzados, compromete seriamente o fiador.

A estas ocorrências teremos que somar as menções a recrutamentos de embarcações que deveriam integrar frotas de defesa ou de abastecimento, como as que são noticiadas em cartas régias de 1571¹⁶ e as que sabemos terem ocorrido de forma sistemática desde o início do périplo da expansão marítima e territorial ultramarina. Veja-se, sobre esta matéria, o significado dos capítulos apresentados, de forma conjunta, pelas câmaras de

¹¹ “Certas providências régias respeitantes à guarda da costa do reino e ao comércio ultramarino no século de Quinhentos, publ.” Publ. J. A. Pinto Ferreira. *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, Vol. 30 (1967), pp. 335-360.

¹² Na verdade, a primeira referência a embarque de gente em Vila do Conde com destino ao ultramar situa-se no ano de 1513 e tem como destino Ceuta, pelo que cremos ser esse contingente fundamentalmente militar e não náutico e, por isso, a ele nos referiremos com pormenor apenas aquando da análise da prestação de serviço militar ultramarino por gente da vila.

¹³ A.M.V.C. – A/31; A/ 70; A/95; A/106; A/176; Lv. 23, fl. 113v.-114; Lv. 25, fl. 302v.-303; Lv. 122, fl. 198-199, fl. 229-230, fl. 438v.-439; Lv. 123, fl. 57v.-58, fl. 200-200v.; Lv. 124, fl. 152.

¹⁴ A.D.P. – Fundo Notarial. V. Conde, 1º cartº, 1ª sr., lv. 8, fl. 107v.-108v.; 108v.-110; 110-111.

¹⁵ *Ibidem*, fl. 107v.-108.

¹⁶ Vejam-se as cartas de 19.07 e 03.08.1571, acerca da incorporação de embarcações de Vila do Conde, em frotas, respetivamente, de defesa de uma armada provida de La Rochelle, e de uma outra, que é, na carta, apelidada de “Luterana” (A.M.V.C. - A-89 e 91).

Viana, Vila do Conde e Ponte de Lima às Cortes de Lisboa de 1456 sobre o confisco de suas caravelas, lesivo dos desempenhos das funções de transporte comercial¹⁷ a que eram destinadas.

Se a estas áreas somarmos os empréstimos e contribuições que são solicitados aos vários municípios do reino, e de que também temos notícia na documentação estudada¹⁸, e as contribuições específicas, por exemplo, para companhias comerciais, cujos capitais o rei procura captar através dos poderes municipais¹⁹, torna-se ainda mais clara a dialética estabelecida entre o poder central e o local para a prossecução de uma política ultramarina que é tendencialmente ditada por um estado que se pretende centralizador de um império ultramarino, que procura gerir a partir de Lisboa, mas que é viabilizada materialmente por uma multiplicidade de agentes individuais, enquadrados pelo poder local.

Se estas premissas são observáveis no que respeita à defesa naval, elas parecem ganhar maior expressão quando aplicadas à logística naval.

2.2. Logística naval

Pode-se afirmar que a participação das numerosas comunidades marítimas e mercantis ao longo da costa portuguesa foi determinante para a sustentabilidade do chamado império marítimo português. É nossa convicção que, neste domínio, o empreendedorismo privado teve um papel mais importante que a própria coroa, como se procurará explicar.

A expansão ultramarina dependia de náuticos, embarcações, força militar e capital. Nos séculos XV e XVI, como se sabe, a coroa portuguesa não tinha uma armada de guerra ou uma frota mercante que respondesse às necessidades ultramarinas, nem possuía um exército ou uma marinha regulares; nem possuía estaleiros que respondessem satisfatoriamente às necessidades de construção naval. A Ribeira das Naus nunca foi suficiente, enquanto estaleiro régio, para prover sequer às específicas necessidades da carreira da Índia. Isso o provam as repetidas Consultas e Pareceres do Conselho Ultramarino, no

¹⁷ Cf. IAN/TT – Leitura Nova. Além Douro, Lv. 4, fl. 134-135. Publ. Lobo, Costa, *op.cit.*, pp. 568-569.

¹⁸ Já em 1502 é referido, em ata de vereação, um prévio empréstimo feito a D. Manuel, cujo valor ele então restituía. Poderá tratar-se, porém, de um empréstimo casual, e não institucional, eventualmente ocorrido aquando da passagem do monarca pela vila (A.M.V.C. – Lv. 16, fl. 71). Em sequência cronológica, e entre 1513 e 1647, registamos numerosos outros empréstimos e prestações com que instituições públicas e agentes particulares de Vila do Conde contribuíram para o financiamento do poder central, nomeadamente para constituição de armadas (Idem - Lv. 16, fl. 339; Lv. 18, fl. 224v.-226; Lv. 27, fl. 106v-107, 177, 300-300v.; Lv. 28, fl. 251v.-252, 298-301 e A.D.P. – Fundo Notarial. V. Conde, 1º cartº., 1ª sr., lv. 1, fl. 166-167; 3ª sr., lv. 8, fl. 101-102 e lv. 9, fl. 23-24; 4ª sr., lv. 4, fl. 40v.-41).

¹⁹ Veja-se a participação de Vila do Conde, à luz do que ocorrera com muitos outros municípios do reino, com 200.000 reais, na fundação da Companhia do Comércio da Índia, facto com que o rei se congratula em carta de 20 de Dezembro de 1625 (A.M.V.C. – Lv. 123, fl. 128-128v.). Essa iniciativa encontra-se também noticiada em livros de vereações (A.M.V.C. – Lv. 27, fl. 177 e 235-237).

decurso do século XVII, bem como a circunstância de estar documentada a construção de embarcações, em Vila do Conde e no Porto, direcionadas à incorporação nas frotas anuais a sair de Lisboa para o Índico. Mais se deve ainda esclarecer o funcionamento de estaleiros ultramarinos, sobre os quais ainda pouco se sabe acerca da efetiva dimensão e vocação em termos da construção naval aí levada a cabo.

Em paralelo, estudos monográficos centrados em vários portos portugueses provam que a formação de homens do mar era garantida por um tradicional sistema de aprendizagem de natureza corporativa, sendo os saberes passados por linha familiar, embarcando os filhos com seus pais desde muito cedo, em idades inferiores aos 10 anos. Isso mesmo se depreende do *Regimento sobre os offiçiaes da Nauegação, e da Ribeira e bombardeiros que se hão de matricular*, de 1626, em que se declara: “*Encomendo e mando ao provedor de meus almazens e aos ditos Corregedores e provedores que tenham especial cuidado de encomendarem e mandarem aos offiçiaes da nauegação e marinheiros que ouuer em suas comarcas e tiverem filhos que os ensinem, e apliquem desde pequenos na arte do mar leuando os consigo as partes aonde forem...*”²⁰. O mesmo regimento, ao estipular que, e cito: “*os filhos dos homens do mar que acompanharem seus paes nas viagens que fizerem nas naos e carreira da India e em outros nauios e minhas armadas ou de quaesquer outras Viagens em que forem seruir per conta de minha fazenda uenção tanto que forem de Idade de dez annos soldo e ração como seus paes*” deixa, sem sombra para dúvidas a natureza empírica e geracional da aprendizagem da arte de marear, deixada, portanto, à iniciativa, e ao desiderato de agentes individuais. É certo ainda que a aprendizagem da arte de marear pelos neófitos fazia-se também através de contratos e métodos idênticos aos dos oficiais mecânicos, sendo permeada por uma relação direta entre mestre e discípulo²¹.

Importa lembrar que o ensino formal de matérias ligadas às navegações foi desconhecido em Portugal até final do século XVI: o primeiro regimento do Cosmógrafo-mor conhecido que menciona uma aula de matemática para homens do mar, a lecionar em Lisboa, é de 1592²², e mesmo nessa altura a sua frequência não era obrigatória. Ainda que um regimento anterior, de 1552, mencionado mas não conhecido, já o previsse, continua a ser indesmentível que todas as descobertas geográficas, todas as competências técnicas, todo o conhecimento envolvido nas rotas marítimas foram desenvolvidas numa base individual, empírica e auto-organizada, e dependente da iniciativa e da ação de agentes individuais.

²⁰ “Regimento sobre os offiçiaes da Nauegação, e da Ribeira e bombardeiros que se hão de matricular: Os Regimentos sobre a matrícula dos Offiçiaes da navegação, da Ribeira e Bombardeiros de 1591 e 1626”, publ. Leonor Freire Costa in *Revista de História Económica e Social*, 25, (Jan.-Abril 1989), p. 103.

²¹ Para uma sustentabilidade empírica desta síntese, vd. Amélia Polónia, *A Expansão Ultramarina numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI*, Lisboa, IN-CM, 2007, I, pp. 285-506.

²² “Regimento do Cosmógrafo-Mor (1592)”, publ. Ribeiro, António Silva, *A hidrografia dos descobrimentos portugueses*, Lisboa, Publ. Europa-América, 1994, pp. 235-250.

No que toca à construção naval, meio para a disponibilização de uma frota capaz de preencher as necessidades de um império comercial em construção, a coroa portuguesa tinha uma clara perceção desta dependência do envolvimento voluntário de particulares e por isso tenta incentivar o seu comprometimento através da concessão de privilégios, que aumentavam à medida que os seus contributos eram mais necessários. Autorizações para cortar madeira em coutadas privadas; isenção de impostos na aquisição de matérias-primas e de equipamentos navais, no decurso do século XV; subsídios de arqueação, concedidos de acordo com a tonelagem e a volumetria das embarcações, e subsídios para equipar as mesmas com artilharia, em meados do século XVI; privilégios sociais, incluindo a nobilitação para os indivíduos que construíssem galeões, no final do século XVI e no século XVII, são algumas das medidas tomadas pela coroa em ordem a promover a construção naval e a adequar as frotas às necessidades das navegações, comércio e guerra naval. Conceder privilégios fiscais e sociais aos homens do mar é outra das iniciativas tomadas pelo poder central em circunstâncias em que a coroa não tinha tripulações suficientes para sustentar viagens regulares para a Índia ou para alimentar frotas de defesa adequadas para responder aos ataques de corsários franceses, ingleses ou holandeses²³.

Privilégios sociais, incluindo a nobilitação para os indivíduos que construíssem galeões, no final do século XVI e no século XVII, são algumas das medidas tomadas pela coroa em ordem a promover a construção naval e a adequar as frotas às necessidades das navegações, comércio e guerra naval. Conceder privilégios fiscais e sociais aos homens do mar é outra das iniciativas tomadas pelo poder central em circunstâncias em que a coroa não tinha tripulações suficientes para sustentar viagens regulares para a Índia ou para alimentar frotas de defesa adequadas para responder aos ataques de corsários franceses, ingleses ou holandeses. Prova disso pode ser encontrada no decreto por Filipe III de Portugal (Filipe IV de Espanha), em 20 de agosto de 1625, segundo a qual os filhos de pilotos, comandantes e oficiais da marinha seriam isentos do estatuto de “Mecânicos”, condição aplicada àqueles que trabalhavam com as mãos e viviam de seu trabalho.

Isto significou o reconhecimento legal da mobilidade social, concebido para tornar a profissão mais atrativa do ponto de vista social. Uma determinação semelhante, embora mais limitada no seu âmbito, tinha sido incluída em uma carta régia de 26 de julho de

²³ Cf. “Cartas de privilégios concedidas pelos vários monarcas portugueses e registadas nas respetivas chancelarias” e “Os Regimentos sobre a matrícula dos Oficiais da navegação, da Ribeira e Bombardeiros de 1591 e 1626”, publ. Leonor Freire Costa in *Revista de História Económica e Social*, 25, (Jan.-Abril 1989), pp. 99-125. Sobre esta matéria vd. Polónia, Amélia, “Técnicos de navegação portugueses. Desempenhos e perfil sócio-profissional na era quinhentista” in *VII Congreso da Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas (Pontevedra, 14-18 Setembro 1999)*, Pontevedra, s.n., 2001, I, pp. 245-255; “Os náuticos da expansão portuguesa. Perfis de actuação económica, estratégias de investimento e funções sociais. Um estudo micro-analítico” in Avelino de Freitas de Meneses; João Paulo Oliveira e Costa, eds., *O reino, as ilhas e o mar oceano. Estudos em Homenagem a Artur Teodoro de Matos*, Lisboa/Ponta Delgada, CHAM/Universidade dos Açores, 2007, I, pp. 377-400; *A Expansão Ultramarina numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI*, Lisboa, IN-CM, 2007, I, pp. 290-342; pp. 413-481.

1608, pelo qual pilotos, capitães e marinheiros prestes a partir para uma viagem de ida e volta para a Índia seriam libertados da prisão e não teriam que comparecer a tribunal até o seu retorno, o que era equivalente na prática a imunidade temporária. Aí se diz: “*por ser enformado que algumas pessoas citavão e demandavão por nova aução pillotos, mestres, marinheiros e mais offiçiaes da Armada que este anno foi pera as partes da India, e que por este respeito erão presos e vexados, mandey que os ditos pillotos, mestres e mais offiçiaes da dita armada não podessem ser presos, e os que estivessem por semelhante causas fossem soltos, e que as justiças não proçedessem en cousa alguma contra as ditas pessoas enquanto me fosse servir na dita armada, e tornarem a este regno...*”²⁴

Sendo reveladora da existência de linhas estratégicas lideradas pela coroa portuguesa, promovidas através de políticas de incentivos, o facto de serem identificáveis políticas de apenamento (recrutamento forçado) de homens do mar provam que essas medidas não eram suficientes para garantir a autossustentabilidade do império na sua dimensão logística e marítima.

A multiplicidade de recrutamentos compulsivos de homens do mar, aplicados a toda a costa portuguesa, em particular na segunda metade do século XVI, quando as necessidades acrescidas de tripulações para frotas mercantis e de defesa não eram asseguradas de *motu próprio*, num contexto de desafio e contestação à política talassocrática portuguesa e ibérica, evidenciam que, carecendo de uma cooperação voluntária, a coroa tinha que recorrer a mecanismos forçados de cooperação, da qual dependia. O crescimento drástico das penalizações impostas aos que evadissem o recrutamento ou desertassem, que incluíam inclusive a prisão dos seus familiares²⁵, são expressivos acerca da dependência da coroa do comprometimento desses agentes individuais para atingir objetivos do poder central, para desenvolver políticas de Estado, ou até para garantir a já tão frágil subsistência do império marítimo português.

A evolução destes mecanismos, documentada para Vila do Conde para quase um século (1538-1628), sendo tributária de diversos contextos, identifica uma nítida oscilação no rigor com que o poder régio aciona esse procedimento compulsivo. A linha evolutiva parece ter equilibrado entre a salvaguarda dos interesses particulares, o radicalizar de mecanismos repressivos e o aligeirar dessa compulsividade, mobilizando-se atrativos paralelos. Por outro lado, a frequência dos atos de apenamento, feitos em contextos de crise como os que são vividos em finais do século, culminando com as campanhas holandesas no Brasil, justificariam, por certo, fugas generalizadas aos recenseamentos com base nos quais se forçava a alistar a gente de mar, assim como o acionar de mecanismos compensatórios. O clausulado do alvará sobre o recenseamento geral dos homens de navegação, e a extensão do privilégio dos bombardeiros apenas aqueles que se inscrevessem nos livros de matrícula geral dos homens do mar, são bem reveladores dos esforços

²⁴ AN/TT, Chancelaria de Filipe II. Privilégios, lv. 3, fl. 190.

²⁵ Polónia, Amélia, *A Expansão Ultramarina numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI*, Lisboa, IN-CM, 2007, I, pp. 416-422.

régios no sentido de contar e controlar para recrutar. Os privilégios concedidos mais não são do que apelativos paralelos para controlar com maior eficácia mecanismos que a erosão secular e a persistência com que eram acionados tendiam a debilitar e a retirar eficácia. Comprovemos, documentalmente, aquilo que afirmamos.

Em 1538, a carta régia em que se solicita o recrutamento de marinheiros para a armada da costa, Ilhas e Flandres demonstra particular cuidado na salvaguarda de interesses particulares, ao recomendar aos oficiais da câmara que constringam a alistar-se somente “... os marinheiros desa vila e de seu termo que não forem necesarios pera naaos e navios que estiverem prestes pera partyr pera alguma parte e ainda destes que estiverem pera ir nas ditas naaos e navios nom deixareis d'emprazar senão aqueles que vyrdes que se em nenhuma maneira podem escusar pera sua navegação...”²⁶. Já a provisão de Filipe I, de Janeiro de 1587, a despeito de recomendar que recrutem os marinheiros e grumetes solicitados, “...com menos opreção do que atee aqui se fez...”, lança mão de mecanismos de forte teor repressivo, extensivos não só aos desertores, mas também a suas famílias. Aí se estipula que “... sendo ausentados ou ausemtandose alguns dos dittos marinheiros ou grumetes hei por bem que façaes premder suas molheres filhos pai ou mai ou quaes quer outras pesoas de suas casas e executeis nelles sem apellação nem agravo a pena declarada na provisão por que forão apenados que são sincoenta cruzados e dous annos de degredo pera gallés em que os hei por condenados sem remição...”²⁷.

Duas décadas volvidas, e por certo sem grande eficácia nos resultados obtidos, a estratégia é diversa. A provisão de 6 de Maio de 1603 que encontrámos registada na câmara do Porto²⁸, ao apresentar novas condições para o recrutamento de gente do mar, prevê incentivos mais do que punições, os quais passam pelo pagamento de 4 meses de soldo adiantados e o registo do serviço prestado nos Armazéns do Reino, a partir do qual poderiam requerer, no ano subsequente, o preenchimento de lugares nas naus da Índia, rota cujo sistema remuneratório ainda se prefigurava como compensador. Atente-se no esquema das quintaladas. O mandado de 1620 retoma esta estratégia, insistindo na ideia de que os marinheiros e grumetes listados deveriam ser voluntários, e não apenados, e de que todo o processo deveria ocorrer “...sem lhes dar molestia nem opressão...”. De novo se remete para a inscrição a partir dos livros de matrícula geral da gente de navegação, os quais se revelam instrumentos imprescindíveis das novas orientações de enquadramento institucional destes agentes, e de novo se apresenta, como incentivo, a inclusão na frota da Índia do ano subsequente²⁹.

Em suma, o mero elenco destas notícias é ilustrativo da forma como o intervenionismo régio e a dependência do poder central das contribuições dos vários portos do reino, em embarcações e homens, para as navegações, interferem, de forma persistente e

²⁶ A.M.V.C. – A/31.

²⁷ A.M.V.C. – Lv. 122, fl. 198v.

²⁸ A.H.C.M.P. – Lv. 125, fl. 144.

²⁹ A.M.V.C. – Lv. 123, fl. 57v.-58.

direta, nos rumos traçados a nível local, e na disponibilidade desses agentes para a prossecução de atividades marítimas de iniciativa particular.

À falta de uma logística naval controlada e dirigida pela Coroa ou, como era o caso dos Países Baixos e da Inglaterra, por Companhias de trato monopolista, como as *East and West India Companies*, inglesas, ou a VOC e a WIC, dominadas pela Holanda, as decisões, as inclinações e os interesses individuais prevalecem, no caso português, sobre os do poder régio.

Em paralelo, e num outro registo, uma análise na diacronia dos registos de mestres e pilotos das carreiras ultramarinas, de que existem informações seriais para o período entre 1596 e 1648, permite constatar o poder e o impacto das decisões individuais no contingente de náuticos disponível e na sua distribuição por carreiras marítimas. Em tempos em que, nas carreiras marítimas em crise: a Rota do Cabo em todo o período considerado e a rota do Brasil para o período compreendido entre 1630 e 1637, contexto em que se faziam sentir com maior incidência os ataques holandeses na terra e no mar-, diminuem drasticamente as candidaturas a exame. Pelo contrário, aumentam inversamente as propostas para a carreira das Índias de Castela, cujo exame era permitido em Lisboa em tempos de união dinástica³⁰.

As tendências observadas nos registos de exame de pilotos em torno do incremento do número de náuticos envolvidos nas carreiras das Índias de Castela e Rio da Prata, em prejuízo de rotas ultramarinas portuguesas são, na verdade, corroboradas pelos registos de exames efetuados a pilotos portugueses na Casa de la Contratación de Sevilha. Aí se certifica como pilotos portugueses evadem as rotas marítimas portuguesas em benefício da Carrera de Indias, tida como mais segura ao tempo, e de lucro garantido, porque em direta ligação com os circuitos de abastecimento de escravos às Índias espanholas³¹.

2.3. Pluriatividade e plurifuncionalidade dos homens do mar

Insistamos nesta última ideia: no carácter nuclear do estatuto e dos desempenhos dos homens do mar, e na plurifuncionalidade dos seus desempenhos. Este tópico evidencia sem sombra para dúvidas o seu carácter imprescindível à ação de grandes mercadores, de companhias comerciais e á própria coroa. E aqui entraríamos necessariamente numa outra dimensão Os circuitos comerciais apresentam-se, de facto, como o mais óbvio campo de discussão para se perceber como indivíduos e redes auto-organizadas (i.e. organizadas segundo lógicas de negócios que lhes são intrínsecas, frequentemente contornando estipulações legais de várias potências imperiais em simultâneo) contribuíram

³⁰ Polónia, Amélia, “Mestres e Pilotos das Carreiras Ultramarinas (1596-1648). Subsídios para o seu estudo” *Revista da Faculdade de Letras – História*, 2ª sr., XIII (1995), pp. 280-290.

³¹ Cf. Polónia, Amélia, *A Expansão Ultramarina numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI*, Lisboa, IN-CM, 2007, II, pp. 44-47 e “O Porto nas navegações ultramarinas quinhentistas. Embarcações e náuticos”. *Revista da Faculdade de Letras – História*, 3ª sr., 1 (2000), pp. 29-52.

para a criação de um sistema económico a nível global e para uma economia mundial. Nesta dinâmica não participavam, porém, apenas mercadores e negociantes, mas também aqueles que podemos designar como homens do mar, nomeadamente mareantes, mestres de embarcações e pilotos. Estes são conhecidos pela sua pluriatividade: apresentam-se como náuticos, mas também como proprietários de embarcações, mercadores, agentes comerciais, intermediários e agentes de ligação em redes de circulação de produtos, bens, dinheiro e informação³².

No caso português, várias circunstâncias favoreciam este modelo de atuação: os pagamentos efetuados a homens do mar previam que uma parte fosse em numerário, sendo a outra (por vezes a mais significativa, ou pelo menos a mais atrativa) resultante da possibilidade de transportarem mercadorias nas embarcações em que serviam, estivessem eles ao serviço de mercadores particulares ou do rei. O sistema das “quintaladas”, na rota do Cabo, apenas formaliza, numa carreira mais regulamentada e controlada, procedimentos identificáveis em todas as outras carreiras ultramarinas.

Desta forma, estes indivíduos transformavam-se inevitavelmente em pequenos ou médios comerciantes. O volume de comércio que asseguravam dependia do seu estatuto técnico, mas também da sua capacidade de investimento em produtos com as especiarias, sedas e pedras preciosas, porcelanas e tapeçarias na Rota do Oriente; algodão e açúcar na rota do Brasil ou escravos africanos que eles próprios transportavam para o Brasil ou as Índias de Castela ou introduziam em Portugal e na Europa, em contingentes reduzidos mas exponencialmente multiplicados. É ainda consabida a forma como, na falta de capital próprio, se usavam esses privilégios ao serviço de terceiros, mediante a cobrança de uma comissão ou a partilha de lucros, assim se estimulando expedientes que permitiam adquirir vantagens num comércio já por si rentável³³.

A própria circunstância de se apresentarem também como proprietários de embarcações abre-lhes outras vias para a prática comercial, enquanto armadores autónomos e enquanto mestres de embarcações, a quem correspondia, habitualmente, uma fatia de transporte de mercadorias próprias superior à da restante tripulação.

Específicos mecanismos económicos permitiam a participação destes indivíduos no comércio ultramarino, com base em estratégias de negócio criativas. Uma delas era o recurso ao crédito e a sistemas alternativos de financiamento para obviar à falta de capital. Entre outros, esses subterfúgios incluíam a hipoteca de navios ainda em construção; pedir dinheiro emprestado a mercadores contra a garantia de fretamentos futuros de

³² Polónia, Amélia, “Portuguese seafarers. Informal agents of empire building” in Maria Fusaro, Bernard Allaire, Richard Blakemore, Tjil Vannest., Michael Dunford, eds., *Law, Labour, and Empire: Comparative Perspectives on Seafarers, c. 1500-1800*, New York, Palgrave Macmillan, 2015, pp. 215-235.

³³ Vd., sobre esta matéria, entre outros, Godinho, V.M., *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, vol. III, Lisboa, Presença, 1987; Dias, Manuel Nunes, *O capitalismo monárquico português (1415-1549). Contribuição para o estudo das origens do capitalismo moderno*, 2 vols., Coimbra, 1963-1964 ou Anselmo Braamcamp Freire, *Notícias da Feitoria da Flandres*, Lisboa, 1920.

embarcações ainda por construir; usar dinheiro dos fretamentos para, durante a viagem, o investir no comércio a que tinham acesso; adiantamento de valores de futuras heranças e venda de bens para investimento de capital no comércio. Todos estes mecanismos testemunham a atração pelo comércio ultramarino por parte de um grupo heterogéneo, o dos homens do mar, baseado em mecanismos informais³⁴.

2.4. Redes comerciais e redes de circulação de informação

Estratégias monopolistas existem em todos os projetos coloniais europeus no período moderno, sejam elas expressas através de monopólios da coroa, como ocorre com as monarquias ibéricas, ou através de companhias monopolistas, como ocorre no caso dos Países Baixos, Inglaterra ou França. Em todos eles a autoridade e a caução da coroa ou do Estado suportam e conferem legitimidade às políticas exclusivistas no terreno. Cultivando o exclusivismo económico face a outras potências concorrentes, a criação desses monopólios afirmava-se, porém, também contra os interesses e as aspirações de agentes e grupos económicos internos. Conflitos de interesse emergem, pois, como compreensíveis. Mas atitudes de colaboração também, desde que a salvaguarda de interesses imperiais correspondesse à exclusão de competidores externos e à abertura de novos domínios de oportunidade e negócio para a atuação de companhias comerciais e para indivíduos, isoladamente.

Nesta alternância de proveitos e nestes jogos de força o que importará averiguar para a questão em debate é até que ponto, em determinado espaço político e económico colonial prevalece a posição e os interesses de agentes e de instituições que representam esses monopólios, ou de agentes que os combatem e que atuam à sua margem, ou no seu interior, servindo-se dos seus mecanismos em benefício pessoal.

Esta linha de reflexão levar-nos-ia a debater a própria criação e os índices de sucesso da *East and West India Companies* inglesas, da WIC e da VOC, no contexto dos Países Baixos e das *Compagnie des Iles de l'Amerique* e da *Compagnie française pour le commerce des Indes Orientales*. A mesma discussão torna-se, pelo contrário, irrelevante, no que se refere à criação da *Companhia das Índias* portuguesa, tanto pelo facto de esta decorrer de uma mera tentativa de adoção, por um agente monopolista fracassado, a coroa portuguesa, de um modelo, visto como de sucesso, implementado pelos seus diretos competidores, quanto pelo facto de a *Companhia* não ter, na verdade, exercido uma atividade suficientemente continuada para poder ser avaliada. Criada em 1628, com 76,6 % de capital da coroa, 23% de municípios e 0,3 % de agentes particulares, a *Companhia*, extinta em 1633, mais não é do que a caricatura de um modelo que se queria fosse de sucesso.

³⁴ Sobre esta matéria vd. Polónia, Amélia, *A Expansão Ultramarina numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI*, Lisboa, IN-CM, 2007, II, pp. 171-219.

A história da *Companhia*, a sua emergência tardia, o seu evidente insucesso, poderia conduzir-nos mais longe na discussão relativa à propensão da globalidade do “tecido empresarial português” para a adoção de formas de organização informal e para estratégias de atuação auto-organizadas, mais do que para uma organização formal e para meios de participação económica regulados por mecanismos formais, monopolistas ou não. O que se sabe do percurso das companhias monopolistas pombalinas reforça esta hipotética leitura interpretativa.

É um facto que a coroa portuguesa impôs alguns monopólios, assim como também é verdade que sistemas monopolistas tinham como intenção conduzir à primazia políticas e interesses da coroa portuguesa em detrimento do dos particulares. Mas no caso português, esse modelo monopolista só pode ser plenamente identificado, segundo cremos, em um caso: o do comércio do ouro da Mina, já que fica cabalmente explicado, desde os trabalhos referenciais de Vitorino Magalhães Godinho que, no trato do Oriente, praticamente só o das especiarias se organizou segundo um modelo monopolista, e que este só funcionou efetivamente por algumas décadas. Significa isto que, mesmo neste último caso, as políticas de monopólio nunca foram capazes de excluir por completo iniciativas individuais. E não nos referimos apenas ao contrabando, que é um fluxo paralelo e ilegal de mercadorias e de capital, mas também a mecanismos internos, autorizados pelo próprio Estado, que permitiram a presença de agentes particulares nesses circuitos monopolistas. Como provou desde há muito Vitorino Magalhães Godinho, na década de 1540, no auge do regime de monopólio do trato das especiarias, só cerca de 60% dos produtos que chegavam à Casa da Índia eram introduzidos pela coroa. Os outros 40% eram transacionados por tripulações, através do sistema das quintaladas, e por outros agentes particulares³⁵.

A própria circunstância de, desde os primórdios do trato marítimo português com as especiarias do Oriente, comunidades estrangeiras, nomeadamente alemãs e italianas, se encontrarem diretamente envolvidas nesse trato³⁶, recorrendo a concessões régias e a estratégias oportunistas de evasão dos mecanismos de exclusão de estrangeiros, evidencia o carácter fluido desses monopólios, no caso português. De resto, uma imensa margem de intervenção no trato desenvolvido no Índico³⁷ conferia à iniciativa particular uma significativa margem de intervenção em áreas de trato comercial genericamente apresentadas como sendo monopolistas. Importa ainda perceber a existência, no Oriente, de franjas

³⁵ Vitorino Magalhães Godinho, *Os descobrimentos e a economia mundial*, Lisboa, Presença, 1987, III, pp. 43-80.

³⁶ Vejam-se, a título de exemplo, os trabalhos de Nunziatella Alessandrini, *Os italianos em Lisboa de 1500 a 1680: das hegemonias florentinas às genovesas*, Lisboa, 2010 e os de Jürgen Pohle, *Deutschland und die überseeische expansion Portugals im 15 und 16 jahrhundert*, Münster, LIT, 2000 e *Martin Behaim (Martinho da Boémia): factos, lendas e controvérsias*, Coimbra, Centro Interuniversitário de Estudos Germanísticos, 2007.

³⁷ Antony R. Disney, *Twilight of the pepper empire: Portuguese trade in southwest India in the early seventeenth century*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1978.

alargadas de intervenção individual, onde o controlo do Estado era diminuto, senão de facto inexistente. Assim ocorre com a baía de Bengala, desde o governo de Lopo Soares de Albergaria, ou com Macau, originalmente uma verdadeira comuna de mercadores. Estes apresentavam-se como espaços de oportunidades para mercadores, mercenários e corsários. Extorsão, suborno, peculato e pirataria surgem, como se sabe, como subprodutos da presença portuguesa no Índico, em particular na Baía de Bengala, onde se cruzavam importantes linhas de navegação e comércio, que ligavam Meliapur e Negapatão com Malaca³⁸. Tanto como os mecanismos formais do Estado da Índia, estes garantiam um trato comercial porventura mais lucrativo ainda que o controlado pela coroa. Essa característica é claramente percebida por um eminente representante da VOC, num período em que a coroa portuguesa perde o domínio de vastos espaços económicos do Índico, e se transferem para as Províncias Unidas possessões então sob domínio português. Nem por isso desapareceu, porém, a presença e a atuação portuguesa nesses mesmos espaços, a qual se revelou resistir em relação a percas manifestas da coroa. Um representante da VOC, explica-o nestes termos: “*The greater number regard India as their fatherland, thinking no longer of Portugal; they trade thither little or not at all, living and enriching themselves out of the treasures of India, as though they were natives and knew no other fatherland.*”³⁹

De forma idêntica, encontra-se sobejamente reconhecido o papel de intermediação entre os locais e os “novos Europeus”, holandeses ou ingleses, desempenhado por agentes portugueses, que se mantiveram individualmente ou em colónias mercantis, em espaços não mais sob influência portuguesa. O facto de a língua franca falada nos atos de transação comercial e de negócios, mesmo em Batávia, ser o Português, é elucidativo acerca da resiliência da presença portuguesa em espaços não mais ou porventura nunca controlados pelo *Estado da Índia*⁴⁰. Só a presença enraizada de redes de negócios paralelas, atuando para lá da atuação formal e institucionalizada da coroa portuguesa o explicam.

Refletindo ainda sobre as repercussões de políticas monopolistas na participação dos vários portos e das várias comunidades mercantis e marítimas do reino no comércio com o Índico, é importante sublinhar que essas políticas, quando implementadas, deram, sem

³⁸ Thomaz, L. F. R., “Portuguese control over the Arabian Sea and the Bay of Bengal: a comparative study” in Um Prakash; Denys Lombard, eds., *Commerce and Culture in the Bay of Bengal, 1500-1800*, New Delhi: Manohar: Indian Council of Historical Research, 1999, pp. 115-165.

³⁹ Cit. in Charles Corn, *The Scents of Eden. A narrative of the Spice trade*, New York, Kodansha International, 1998.

⁴⁰ Veja-se os trabalhos de Subrahmanyam, Sanjay, *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History*, London, New York, Longman, 1993; Ames, Glenn J., *Renascent Empire? The House of Braganza and the Quest for Stability in Portuguese Monsoon Asia, c.1640-1683*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2000; Valladares, Rafael, *Castilla y Portugal en Asia (1580-1680): Declive imperial y adaptación*, Leuven, Leuven University Press, 2001; Boyajian, James C., *Portuguese trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*, Baltimore, MD, The John Hopkins University Press, 1993. Veja-se também Phisphumvidhi, Predee, *La Société d'Ayutthaya aux XVIe. et XVIIe siècles – Aspects culturels, économiques et politiques*, Porto, 2008, (Dissertação de doutoramento policopiada).

dúvida, prevalência a Lisboa, como capital do reino e do império ultramarino. Este facto acabou por determinar a sua posição central nos circuitos de comércio monopolista, em detrimento de outros portos. A proeminência de Lisboa é inquestionável, quer através da concentração de infraestruturas políticas e financeiras, quer através dos rendimentos alfandegários, quer através das elevadas taxas de concentração populacional, sem paralelo a nível do reino. Mas, como é consabido, vários portos do Noroeste português, como Porto e Viana do Castelo, tenderam a ganhar proeminência em relação a Lisboa, particularmente no que se refere ao comércio do açúcar brasileiro. A tese proposta por Leonor Freire Costa de que essa alternância de prevalências, ou esse reforço de liderança dos portos do NW em relação a Lisboa no trato brasileiro se deve à mobilidade da sua comunidade mercantil, posicionando capitais e agentes em portos mais favoráveis aos seus interesses⁴¹, apenas reforça a chave de leitura que aqui propomos para uma reinterpretação de muitas das dinâmicas conhecidas da expansão marítima e colonial portuguesa.

Por um lado, o comércio brasileiro seguia rotas que não se encontravam controladas administrativamente, o que permitia a cada porto um ativo envolvimento, em que o açúcar se tornava um elemento central. O Porto, enquanto local de armação, não ascendeu assim a uma posição relevante na Rota da Índia, em grande medida porque foi excluído, através de uma política comercial monopolista que dava prevalência a Lisboa, mas manteve uma posição de grade protagonismo no comércio do açúcar brasileiro, circuito em que não existia controlo do Estado. Em simultâneo, do ponto de vista logístico, de construção naval e de aprovisionamento de tripulações, nunca os demais portos do reino, em particular os do Noroeste, foram excluídos das oportunidades suscitadas pelo trato do Oriente. Antes garantiram velames, construtores navais, naus, e galeões, a par de tripulações, de que dependia a sustentabilidade logística da carreira⁴².

Em paralelo, é consabido que a construção de um sistema económico global se baseou em redes de circulação de informação política e comercial. Na ausência de um sistema de comunicações estabelecidas e mantidas pelo Estado, estes agentes individuais, mercadores e mareantes, transformavam-se em agentes responsáveis pela transferência de notícias, informações, para além da transferência bens e capitais. Nos circuitos de circulação de informação pessoal e de negócios, estes homens apresentavam-se, pois, como agentes imprescindíveis, que se revelavam capazes de garantir fluxos de informação e de notícias que nem mesmo os Estados, nomeadamente o português, eram capazes de garantir de forma continuada e eficiente.

⁴¹ Costa, Leonor Freire, *O transporte no atlântico as frotas do açúcar*, Lisboa, 2001, (Dissertação de doutoramento policopiada).

⁴² Vd. Costa, Leonor Freire, *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*, Cascais, Patrimónia, 1997 e Polónia, Amélia, *A Expansão Ultramarina numa perspectiva local. O porto de Vila do Conde no século XVI*, Lisboa, IN-CM, 2007, I, pp. 286-364, pp. 416-465; II, pp. 11-78.

3. Notas Finais

Em conclusão, o que aqui se defende é que papel do Estado Moderno na construção de impérios ultramarinos é inegável. Todavia, os sistemas complexos coordenados pelo poder central dependiam, em primeiro lugar, da cooperação dos indivíduos e não respondiam, em segundo lugar, a todas as exigências emergentes de uma nova ordem internacional e de um novo sistema, que se afirmava como global. A atuação de agentes individuais, enquadrados em redes informais e auto-organizadas é, pois, de fundamental compreensão para a análise dos mecanismos de construção de interações globais, definidas a uma escala intercontinental, as quais frequentemente transcendiam fronteiras políticas, religiosas ou económicas.

Mais se propõe que essa leitura, pertinente quando aplicada aos projetos coloniais holandês, inglês, francês ou espanhol, é particularmente relevante no caso português, que se perfila com características, quer relativas à atuação da coroa, quer ao tipo de empreendedorismo particular, específicas, que em particular potenciam a atuação de um modelo de intervenção económica de base tendencialmente informal e auto-organizada – conceitos que não presumem a ausência de uma formalização e de uma organização internas, mas que as reconhecem como sendo próprias de redes e de lógicas de negócio que atuam frequentes vezes de forma autónoma, paralela ou antagónica a uma lógica estatal, tida como própria da construção de impérios coloniais.

PROTECÇÃO DE RECURSOS MARINHOS PERSPECTIVA JURÍDICA INTERNACIONAL

Comunicação apresentada pela
dra. Cristina Lança, em 30 de Junho

INTRODUÇÃO

Tem havido um crescente interesse pelos recursos marinhos a nível global, devido em parte à escassez cada vez maior dos recursos terrestres.

Grande parte dos Estados estão numa corrida para aumentar a sua Plataforma Continental, entre os quais Portugal, por forma a ter acesso a recursos marinhos que antes pertenciam à Área e sobre os quais não era possível aos Estados exercerem poderes soberanos.

Importante se torna saber, o que são esses recursos, o que à luz da Convenção de Direito do Mar os Estados podem fazer no sentido de os proteger e algumas das decisões do Tribunal Internacional do Direito do Mar sobre esta matéria. Este é o propósito deste trabalho e apresentação.

Recursos naturais marinhos

São todos os recursos vivos e não-vivos existentes nas águas sobrejacentes ao leito do mar, no leito do mar e subsolo, bem como nas áreas costeiras adjacentes, cujo aproveitamento sustentável é considerado relevante.

Recursos vivos e não-vivos

Vivos: São os recursos pesqueiros e a diversidade biológica, incluindo os recursos genéticos ou qualquer outro componente de utilidade biotecnológica ou de valor para a humanidade.

Não-Vivos: compreendem os recursos minerais existentes nas águas sobrejacentes ao leito do mar, no leito do mar e subsolo, bem como os recursos energéticos advindos dos ventos, marés, ondas, correntes e das diferenças de temperatura.

Existem nas Águas Interiores, no Mar Territorial, na Zona Contígua, na Zona Económica Exclusiva, na Plataforma Continental, na Área e no Alto Mar, cujas definições e limites encontram-se estabelecidos na Convenção de Direito do Mar de 1982 (Convenção de Montego Bay), bem como os poderes do Estado Costeiro e dos outros Estados no acesso a esses recursos.

Águas Interiores

Noção: São as águas compreendidas entre as linhas da máxima preia-mar, por ocasião das marés vivas equinociais, e da baixa-mar; ou entre as primeiras e as linhas de base rectas (incluindo as de fecho) que tiverem sido traçadas em substituição da linha de baixa-mar.

Poderes: O Estado Ribeirinho tem poderes dominiais soberanos idênticos àqueles que lhe pertencem na terra firme. Tem poderes exclusivos quanto à pesca, à navegação e ao sobrevoo. A autorização é sempre requerida quer para a passagem inofensiva e passagem em trânsito de navios e embarcações estrangeiras, bem como para o sobrevoo por aeronaves não-nacionais.

Protecção: Legislação nacional sobretudo e legislação internacional.

Mar Territorial

Noção: Formado pelas águas marítimas adjacentes à terra firme, às águas interiores ou às águas arquipelágicas, numa faixa de largura uniforme que segue, em princípio, os contornos do recorte costeiro ou as linhas de base ou de fecho estabelecidas. Pode ir até às 12 milhas marítimas a contar da linha de base.

Poderes: O Estado Ribeirinho tem poderes de domínio soberano, inclui o espaço aéreo, o leito do mar e subsolo que abaixo dele lhe corresponda. Não pode no entanto opor-se ao direito de passagem inofensiva, nem à passagem em trânsito de navios e embarcações estrangeiras, excepto por razões ligadas à sua segurança. Não se trata portanto de uma soberania plena, pois tem de se subordinar às condições fixadas pela Convenção e a outras regras de Direito Internacional.

Protecção: Legislação nacional e internacional.

Zona Contígua

Noção: É a zona adjacente ao Mar Territorial. A sua existência é facultativa para o Estado Costeiro, nem todos os Estados têm Zona Contígua, alguns optam apenas por ter Mar territorial e Zona Económica Exclusiva. Pode alargar-se até 24 de milhas náuticas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do Mar Territorial.

Poderes: O Estado Costeiro exerce poderes de fiscalização na prevenção e repressão de delitos aduaneiros, fiscais, sanitários ou de imigração praticados em terra firme ou mar territorial.

Tem o dever de protecção dos objectos de carácter arqueológico e histórico e fiscalização do respectivo comércio.

Protecção: Legislação nacional e internacional.

Zona Económica Exclusiva

Noção: É a zona situada além do Mar Territorial e a este adjacente. Está submetida a um regime específico que não exclui os direitos e liberdades dos outros Estados, as chamadas liberdades do Alto-Mar, onde se inclui a liberdade de navegação e sobrevoo e de colocação de cabos e ductos submarinos e outros usos do mar internacionalmente lícitos relacionados com estas liberdades. A largura máxima é de 200 milhas náuticas da linha de base a partir das quais se mede a largura do Mar Territorial.

Poderes: O Estado Costeiro tem poderes sobre os recursos marinhos vivos e não-vivos existentes na coluna da água abrangida pela ZEE, e as potencialidades energéticas dessa coluna e da camada aérea que sobre ela assenta. São simples direitos de fruição (apropriação e utilização) da energia e dos produtos e recursos. Os direitos são qualificados como soberanos mas o Estado tem de os partilhar com outros Estados e Entidades Internacionais.

Protecção: Legislação nacional, comunitária e internacional.

Plataforma Continental

Noção: É o prolongamento submerso do território terrestre do Estado Costeiro. Compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental ou até a uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.

Poderes: O Estado Ribeirinho tem poderes soberanos com vista à exploração e extracção dos recursos naturais nela existentes ou nela encerrados. São direitos dominiais próprios sobre o leito e subsolo, sobre os recursos vivos e não-vivos nela existentes. São independentes de qualquer ocupação efectiva ou fictícia e de qualquer proclamação expressa. São exclusivos, se o Estado ribeirinho não explorar a sua Plataforma ou não proceder à extracção dos seus recursos naturais, ninguém pode fazer essas actividades ou reivindicar direitos sobre ela sem o seu consentimento expresso. O mesmo quanto à realização de pesquisas no leito e subsolo por outros Estados ou entidades, também carece do consentimento do Estado ribeirinho.

Os poderes soberanos são limitados por as águas serem essencialmente Alto Mar, tem de permitir que outros Estados coloquem cabos e ductos sobre a Plataforma e respectivo regime de operação; tem de respeitar o estatuto das ilhas artificiais, as instalações e estruturas nela implantadas; e as perfurações e escavação de túneis no seu subsolo. Caso o Estado costeiro não se encontre em vias de desenvolvimento e não seja importador integral de recurso não-vivo existente na plataforma continental é obrigado a pagar uma contribuição em dinheiro ou em espécie, calculada em percentagem sobre a produção

bruta que nessa parte da Plataforma obtiver, que serve para compensar os demais Estados pela apropriação de espaço que de outro modo seria incluído na Área e constituiria património comum da humanidade.

Protecção: legislação nacional e internacional.

Área

Noção: É constituída pelo leito do mar, os fundos oceânicos e o subsolo que a um e a outro corresponde, na parte que jaz para além dos limites da jurisdição nacional. Fica portanto fora das orlas externas das plataformas continentais ou dos limites exteriores do leito e subsolo dos mares territoriais respectivos. É definida portanto por exclusão de partes. As águas que lhe sobrepõem são Alto Mar.

Poderes: Está fora dos limites da jurisdição nacional. A Área e os seus recursos constituem Património Comum da Humanidade. Os poderes são exercidos não pela Humanidade mas em seu nome e no seu lugar, pela Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, organização internacional por intermédio da qual os Estados partes actuam. Não pode nenhum Estado substituir-se a esta, nem reivindicar ou exercer como originariamente seus, direitos soberanos sobre a Área ou sobre os recursos nela contidos, nem apropriar-se de parte dela ou desses recursos. Todas as actividades nela exercidas são organizadas, conduzidas e controladas pela Autoridade.

A cada Estado é lícito no entanto adquirir ou exercer direitos sobre os minerais extraídos dentro dos termos estabelecidos na Convenção e de acordo com o prescrito pela Autoridade. O mesmo quanto às organizações internacionais, a Estados associados e territórios com governo próprio, a pessoas singulares e colectivas.

Não podem no entanto serem ignorados os direitos e legítimos interesses dos Estados Costeiros quando os veios, jazidas ou zonas em que se encontrarem os recursos prospectados ou explorados se estendam para além da Área e em parte se achem sob jurisdição deles; ou quando as actividades de prospecção ou exploração envolvam perigo grave e iminente para o seu litoral ou interesses ligados a esse litoral, em resultado de poluição ou ameaça de poluição; ou quando impliquem outras consequências ou efeitos danosos.

A Autoridade tem sobre a Área poderes de: prospecção e exploração dos seus recursos; e a apropriação dos que forem extraídos (Empresa), que a Convenção denomina como minerais.

Recaem sobre a Área e sobre os recursos sólidos, líquidos ou gasosos do leito e subsolo, incluindo os nódulos polimetálicos direitos de senhorio, de carácter soberano, sendo por isso inalienáveis ou insusceptíveis de serem reivindicados ou exercidos pelos Estados, por empresas singulares ou colectivas ou por organizações internacionais. São poderes comparáveis ao poder político do Estado.

As organizações internacionais, os Estados individualmente, as empresas estaduais e as empresas privadas, apenas gozam de direitos quanto aos recursos extraídos da Área, minérios, resultantes do sistema de prospecção e exploração adoptado.

Protecção: Legislação Internacional.

Alto Mar

Noção: É a porção do espaço marítimo não integrada nas Águas Interiores, no Mar Territorial, nas Águas Arquipelágicas, na Zona Contígua, na Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental, nem na Área. É definido por exclusão de partes.

Abarca apenas a superfície, a espessura das águas e a camada aérea que se lhe sobrepõe.

Poderes: É *res communis omnium*, ou seja é de todos, não pertence a ninguém. Os poderes a ele relativos ou susceptíveis de nele serem exercidos são compartilhados pelos Estados com ou sem litoral e por outras entidades como a ONU e as suas agências, incluindo a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos.

Os poderes são denominados de liberdades do Alto Mar e são:

- liberdade de navegação;
- liberdade de pesca;
- liberdade de colocação de cabos e ductos submarinos;
- liberdade de sobrevoo,
- liberdade de pesquisa científica;
- liberdade de instalação de ilhas superficiais, plataformas e outras estruturas destinadas à pesquisa e exploração dos recursos vivos e não-vivos do leito e subsolo do Alto Mar.

Protecção: Legislação Internacional.

PROTECÇÃO DOS RECURSOS MARINHOS À LUZ DA CONVENÇÃO DE MONTEGO BAY

Águas Interiores

O Estado Costeiro tem direitos soberanos sobre os seus recursos vivos e não-vivos. Não há direito de passagem inofensiva ou de passagem em trânsito por parte de embarcações estrangeiras, carece sempre de consentimento do Estado Costeiro.

Mar Territorial

O Estado Costeiro tem poderes soberanos sobre os recursos vivos e não-vivos.

O direito de passagem inofensiva de navios e embarcações estrangeiras pode ser regulado pelo Estado Costeiro nomeadamente em matéria de conservação dos recursos vivos do mar, prevenção de infracções sobre pesca e preservação do meio ambiente (artigo 21º).

Zona Económica Exclusiva

O Estado Costeiro tem direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos e não vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e subsolo e protecção e preservação do meio marinho (Artigo 56º).

O Estado Costeiro fixa as capturas permissíveis do recursos na ZEE tendo em conta os melhores dados científicos a fim de preservar as populações das espécies capturadas em níveis que possam produzir o máximo de rendimento constante, determinado a partir de factores ecológicos e económicos e tendo em conta também as espécies associadas, as espécies capturadas ou delas dependentes (Artigo 61º).

Promover a utilização óptima dos recursos vivos na ZEE (Artigo 62º).

Deve determinar a sua capacidade de capturar os recursos vivos da ZEE. Quando não tem capacidade suficiente deve dar o excedente aos outros Estados (Artigo 62º).

Os nacionais de outros Estados que pesquem na ZEE desse Estado devem cumprir as medidas de conservação e as outras modalidades e condições estabelecidas nas leis e regulamentos do Estado Costeiro como licenças, espécies que podem ser capturadas, épocas e zonas de pesca e embarque de observadores a bordo das embarcações (Artigo 62º).

O Estado costeiro pode, no exercício dos seus direitos de soberania de exploração, aproveitamento, conservação e gestão dos recursos vivos da zona económica exclusiva, tomar as medidas que sejam necessárias, incluindo visita, inspecção, apresamento e medidas judiciais, para garantir o cumprimento das leis e regulamentos adoptados em conformidade com a Convenção (Artigo 73º).

As embarcações apresada e as suas tripulações devem ser libertadas sem demora logo que prestada a fiança idónea ou outra garantia (Artigo 73º).

As sanções estabelecidas não podem incluir penas privativas de liberdade, salvo acordo em contrário dos Estados interessados, nem qualquer outra forma de pena corporal (Artigo 73º).

Nos casos de apresamento ou retenção de embarcações estrangeiras, o Estado Costeiro deve, pelos canais apropriados, notificar sem demora o Estado de bandeira das medidas tomadas e das sanções ulteriormente impostas (Artigo 73º).

Plataforma Continental

O Estado Costeiro exerce poderes de soberania para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais. São direitos dominiais, independentes e exclusivos (Artigo 77º).

Os recursos naturais são os recursos minerais e outros recursos não vivos do leito do mar e subsolo, bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias,

aquelas que no período de captura estão imóveis no leito do mar ou no seu subsolo ou só podem mover-se em constante contacto físico com esse leito ou subsolo (Artigo 77º).

O Estado Costeiro terá o direito exclusivo de autorizar e regulamentar as perfurações na plataforma continental, quaisquer que sejam os fins (Artigo 81º).

O Estado Costeiro deve efectuar pagamentos ou contribuições em espécie quanto ao aproveitamento dos recursos além das 200 milhas após 5 anos de produção. O pagamento é anual em percentagem que vai crescendo de 1% até ao máximo de 7% (Artigo 82º).

Área

A Área e os seus recursos são património comum da humanidade (Artigo 136º).

Nenhum Estado pode reivindicar ou exercer soberania ou direitos de soberania sobre qualquer parte da Área ou dos seus recursos ou apropriar-se desta ou destes (Artigo 137º).

Só pode ser utilizada para fins pacíficos e em benefício da humanidade (Artigos 140º e 141º).

No que se refere às actividades nela exercidas devem ser tomadas as medidas necessárias pela Autoridade com vista a assegurar a protecção eficaz do meio marinho contra os efeitos nocivos que possam resultar de tais actividades (Artigo 145º).

Alto Mar

Nele existe a liberdade de todos os Estados usarem os recursos vivos e não-vivos (Artigo 87º). Não está portanto sujeito à soberania de nenhum Estado (Artigo 91º).

Todo o Estado deve exercer, de modo efectivo, a sua jurisdição e o seu controlo em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvore a sua bandeira. Para o efeito deve ordenar a abertura de um inquérito efectuado por ou perante uma pessoa ou pessoas devidamente qualificadas, em relação a qualquer acidente marítimo ou incidente de navegação no alto mar, que envolva um navio arvorando a sua bandeira e no qual tenham perdido a vida ou sofrido ferimentos graves nacionais de outro Estado, ou se tenham provocado danos graves a navios ou a instalações de outro Estado ou ao meio marinho (Artigo 94º).

O Estado de bandeira e o outro Estado devem cooperar na realização de qualquer investigação que este último efectue em relação a esse acidente marítimo ou incidente de navegação (Artigo 94º).

A jurisdição penal em caso de abaloamento ou qualquer outro incidente de navegação pertence ao Estado de bandeira ou ao Estado de que as pessoas são nacionais. Nenhum apresamento ou retenção do navio pode ser ordenado, nem mesmo como medida de investigação, por outras autoridades que não as do Estado de bandeira (Artigo 97º).

Salvo nos casos em que os actos de ingerência são baseados em poderes conferidos por Tratados, um navio de guerra que encontre no Alto Mar um navio estrangeiro que não goze de completa imunidade não terá direito de visita excepto em determinadas situações onde não estão incluídos os recursos marinhos (Artigo 110º).

É de notar que um navio estrangeiro pode ser perseguido no Alto Mar se tiver infringido as leis ou regulamentos, incluindo as aplicáveis na ZEE e na Plataforma Continental, mas a perseguição tem de iniciar-se nas águas interiores, mar territorial ou na zona contígua e pode continuar fora se não tiver sido interrompida. O direito de perseguição cessa no momento em que o navio perseguido entre no mar territorial do seu próprio Estado ou no mar territorial de um terceiro Estado (Artigo 111º).

Só pode ser exercido por navios de guerra ou aeronaves militares, ou por outros navios ou aeronaves que possuam sinais claros e sejam identificáveis como navios e aeronaves ao serviço de um governo e estejam para tanto autorizados (Artigo 111º).

Quando um navio for apresado num lugar submetido à jurisdição de um Estado e escoltado até um porto desse Estado para investigação pelas autoridades competentes, não se pode pretender que seja posto em liberdade pelo simples facto de o navio e a sua escolta terem atravessado uma parte da zona económica exclusiva ou do alto mar, se as circunstâncias a isso obrigarem (Artigo 111º).

Quando um navio for parado ou apresado fora do mar territorial em circunstâncias que não justifiquem o exercício do direito de perseguição, deve ser indemnizado por qualquer perda ou dano que possa ter sofrido em consequência disso (Artigo 111º).

Todos os Estados têm direito a que os seus nacionais se dediquem à pesca no Alto Mar (Artigo 116º).

Todos os Estados têm o dever de tomar medidas ou de cooperar com outros Estados para tomar as medidas que, em relação aos seus respectivos nacionais, possam ser necessárias para a conservação dos recursos vivos no Alto Mar (Artigo 117º).

Os Estados devem cooperar entre si na conservação e gestão dos recursos vivos nas zonas de Alto Mar (Artigo 118º).

Ao fixar a captura permissíveis e ao estabelecer outras medidas de conservação para os recursos vivos no Alto Mar estas devem ser tomadas com base nos melhores dados científicos, ter em conta os efeitos sobre as espécies associadas, as espécies capturadas ou delas dependentes (Artigo 119º).

DECISÕES DO TRIBUNAL INTERNACIONAL DE DIREITO DO MAR EM MATÉRIA DE PROTECÇÃO DE RECURSOS MARINHOS

Camouco Case (Panamá v. França)

Histórico: O *Camouco* era um barco de pesca que navegava com a bandeira do Panamá. A 28 de Setembro de 1999 foi abordado e escoltado por uma fragata de vigi-

lância francesa na Zona Económica Exclusiva das Ilhas Crozet para o Port-des-Galets, Reunião. No processo judicial consta que o *Camouco* estava envolvido em pesca ilegal na ZEE das Ilhas Crozet sob jurisdição francesa, que não declarou a sua entrada na ZEE, nem que tinha peixe a bordo (espécie merluza negra).

O Tribunal de Primeira Instância em Saint-Paul em 8 de Outubro de 1999 confirmou o apresamento do *Camouco* e ordenou que a sua libertação fosse sujeita ao pagamento de uma fiança de 20.000 Francos.

O Panamá apresentou o caso ao Tribunal Internacional de Direito do Mar dizendo que a República Francesa não cumpriu o estabelecido na Convenção quanto à libertação imediata do Mestre do *Camouco* e da embarcação, pedindo que os mesmos fossem libertados imediatamente mediante pagamento de uma fiança em montante razoável.

Decisão: O Tribunal entendeu que o artigo 292º da Convenção não funciona como instância de recurso de decisão dos tribunais nacionais e que o valor da fiança era razoável.

Hoshinmaru Case (Japão v. Federação Russa)

Histórico: O *Hoshinmaru* era um barco de pesca sob a bandeira japonesa. Em 14 de Maio de 2007 a Rússia concedeu-lhe licença para pescar salmão (101,8 toneladas de salmão vermelho e 161,8 toneladas de salmão-cão) e truta em 3 diferentes áreas da sua ZEE. Em 01.06.2007 um barco de patrulha russo abordou o *Hoshinmaru* e arrestou-o após descobrir que cerca de 20.000 kg de salmão vermelho tinha sido registado como salmão-cão. A Rússia estabeleceu uma fiança pelo valor máximo de 22.000 rublos.

Decisão: O Tribunal entendeu que a fiança não deveria de ter sido estabelecida pelo máximo porque não era de gravidade maior, que não era razoável, nem a embarcação poderia ter sido arrestada.

Mox Plant Case (Irlanda v. Reino Unido)

Histórico: Em 25 de Outubro de 2001 a Irlanda requereu ao Tribunal Internacional de Direito do Mar o estabelecimento de medidas provisórias contra os materiais radioactivos que são transportados de e para a Fábrica de Mox por se desconhcerem os seus potenciais efeitos no ambiente marinho no mar Irlandês.

Decisão: O Tribunal decidiu que a Irlanda e o Reino Unido deveriam cooperar na troca de informações quanto a possíveis consequências para o Mar Irlandês, monitorizando os riscos ou efeitos dos materiais radioactivos e adoptando as medidas destinadas a prevenir a poluição do ambiente marinho.

Ghana v. Costa do Marfim

Histórico: Delimitação de fronteiras marítimas entre os dois Estados no Oceano Atlântico. A Costa do Marfim solicita ao Tribunal em 27 de Fevereiro de 2015 a aplicação de medidas cautelares de protecção da plataforma continental e ambiente marinho na área disputada, designadamente que o Ghana suspenda a exploração petrolífera naquela área.

Decisão: O Tribunal decidiu que o Ghana suspenderia toda a actividade de exploração petrolífera na área disputada; não passaria informação ao público resultante da actividade de exploração; iria monitorizar todas as actividades naquela área por forma a prevenir futuros danos no ambiente marinho; que ambas as partes em cooperação deverão tomar todas as medidas necessárias para proteger o ambiente marinho, a plataforma continental e as águas sobrejacentes; que as partes continuarão a cooperar e evitar tomar iniciativas unilaterais que agravem a disputa entre ambas.

***Southern Bluefin Tuna Case* (Nova Zelândia v. Japão; Austrália v. Japão)**

Histórico: O Japão não cumpriu a sua obrigação de cooperar na conservação do *stock* do atum rabilho e pescou esta espécie nos anos de 1998 e 1999. Foram solicitadas pela Nova Zelândia e pela Austrália a tomada de medidas preventivas no sentido de proteger o ambiente marinho. O Japão alegou estar a fazer uso do programa de pesca experimental.

Decisão: O tribunal decidiu que as partes deverão evitar uso do programa de pesca experimental como a que foi feita pelo Japão excepto com o acordo de outros Estados. Os 3 Estados deverão fomentar o acordo com outros Estados e entidades de pesca por forma a assegurar a conservação e promover o objectivo da óptima utilização do *stock* do atum.

***Virginia G Case* (Panamá v. Guiné-Bissau)**

Histórico: O petroleiro com a bandeira do Panamá que foi arrestado em 21 de Agosto de 2009 estava fretado a um empresa irlandesa (Lotus), por sua vez a empresa Balmar contratou os serviços da Lotus para que o petroleiro abastecesse as suas embarcações que estavam sob a bandeira da Mauritânia. A 14 de Agosto de 2009 a Balmar solicitou autorização às Autoridades Competentes da Guiné-Bissau para ser feito o abastecimento na ZEE daquele país. Foi dada resposta afirmativa.

A 21 de Agosto de 2009 o petroleiro foi abordado e ordenaram ao capitão que levasse a embarcação para o Porto de Bissau.

O petroleiro foi arrestado com base em prática repetida de actividade conexas com a pesca na forma de venda não autorizada de combustível a barcos de pesca na ZEE.

Foi decidido pela Guiné-Bissau que apesar de ter bandeira do Panamá o *Virgínia G* pertence a empresa Espanhola e tendo em conta as boas relações em matéria de pesca entre Espanha e a Guiné-Bissau iria libertar aquele petroleiro.

O Panamá alegou no TIDM que como Estado de bandeira do petroleiro tem legitimidade como parte, que a liberdade de navegação e a liberdade de operar um navio foram violadas pela Guiné-Bissau e que a Guiné-Bissau não poderia exigir autorização para o abastecimento de combustível de embarcações e o pagamento de uma taxa por serem contrárias as liberdades do artigo 58º da Convenção e solicita em consequência uma compensação pela violação desses direitos.

Decisão: O Tribunal decidiu que existe um vínculo substancial entre Panamá e o petroleiro, sendo por isso considerado Estado de bandeira e parte legítima no processo.

Entendeu também que o artigo 58º deve ser conjugado com o 56º e que não impede o Estado costeiro de regular o abastecimento de embarcações de pesca estrangeiros na ZEE, direito que lhe advém dos seus poderes soberanos. Podia portanto exigir autorização para a realização desta actividade na sua ZEE, bem como o pagamento de uma taxa.

O Tribunal verificou que essa autorização escrita não existia aquando do arresto. O petroleiro poderia portanto ser confiscado nos termos do artigo 73º da Convenção.

No entanto num critério de razoabilidade tendo em conta a informação dada pelo dono das embarcações de pesca, foi ele que pediu autorização, decidiu o Tribunal que não era aceitável o arresto da embarcação e do combustível por estar em violação do artigo 73º parágrafo 1 da Convenção.

No que se refere à fiança imposta pela Guiné-Bissau para a libertação da embarcação e da tripulação a mesma era razoável (artigo 73º).

Quanto à taxa também era aceitável uma vez que não se trata de uma taxa relativa à liberdade de navegação mas sim destinada à protecção dos recursos marinhos em caso de acidente de poluição.

No que concerne ao argumento do Panamá de que a tripulação havia sido detida e presa o Tribunal entendeu que eles eram livres de partirem mesmo que lhes tenham sido retido os passaportes.

Entendeu também que dado que a Guiné-Bissau não notificou o Panamá como estado de bandeira da detenção e arresto e acções subsequentes tomadas contra a embarcação e a carga que violou o artigo 73º parágrafo 4 da Convenção.

O Tribunal entendeu também que não foi usada força excessiva por parte da Guiné-Bissau, que não foi violado o artigo 225º (segurança na navegação, não colocou em perigo a embarcação, nem expôs o meio marinho a um risco injustificado), nem foram violados os princípios de segurança da vida no mar e prevenção de colisão, argumentos usados pelo Panamá.

No que se refere ao combustível que as Autoridades Guineenses retiraram do *Virginia G* sem o voltar a colocar depois de o petroleiro ser libertado o Tribunal entendeu que deveria de ter sido devolvido.

Em consequência o Tribunal condenou a Guiné-Bissau a pagar as reparações feitas no petroleiro no montante de 146.080,80 euros e juros bem como compensação pela perda de combustível calculada de acordo com o mercado na altura da detenção e juros.

CONCLUSÕES

O Estado Costeiro dentro dos seus poderes soberanos ou de jurisdição deve proteger os seus recursos naturais marinhos vivos e não vivos, numa esfera individual ou em cooperação com outros Estados ou organizações internacionais competentes e em caso de disputa com outro Estado recorrer ao Tribunal Internacional de Direito do Mar.

Fora desses poderes esse dever mantêm-se, tendo que ser desenvolvido numa esfera de cooperação internacional, quer os mesmos pertençam à Área ou ao Alto Mar, podendo recorrer neste caso também se for necessário ao Tribunal Internacional de Direito do Mar.

O FINANCIAMENTO E A ECONOMIA DO MAR DESAFIOS FUTUROS

Comunicação apresentada pelo académico
Miguel Marques, em 15 de Setembro

Boa tarde,

Gostaria de começar por saudar o senhor presidente da Academia de Marinha, Almirante Nuno Vieira Matias, a senhora Vice Presidente Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito, o senhor Vice Presidente Professor Doutor Contente Domingues, o senhor Secretário Geral Comandante Adriano Beça Gil, bem como todos os membros da Academia de Marinha e todos os convidados presentes. Dado que se está a iniciar um novo ano académico gostaria de saudar todos os membros da Academia de Marinha desejando um bom ano académico.

Muito agradeço o convite que a Academia de Marinha, na pessoa do senhor Presidente Almirante Nuno Vieira Matias me dirigiu, para proferir esta intervenção com o tema “O Financiamento e a Economia do Mar – desafios futuros”.

Sendo o Financiamento, um tema sempre importante, o momento atual em que vivemos reforça o interesse em se analisar este assunto, tendo sempre presente, que pela sua complexidade e inter-relação com vários aspetos da economia não se esgota numa dissertação. Neste contexto, esta minha intervenção, deve ser entendida, como um contributo para o debate focado em alguns temas que considero relevante expor na presente conjuntura.

Uma sociedade que pretenda ser mais sofisticada, com índices de bem-estar elevados e ao alcance de todos os seus cidadãos, não pode deixar de promover e fomentar a rentabilização sustentável de todos os seus recursos. Neste contexto, pela sua geografia marítima, Portugal tem a obrigação de analisar e aproveitar todas as oportunidades que existem disponíveis nos oceanos. Aproveitar verdadeiramente as oportunidades económicas que existem no mar e tirar proveito económico e social do mar, implica investir e financiar as atividades do mar.

Este novo conceito de economia azul que emerge, trouxe uma importante visão integrada e transversal de todos os setores, que envolve as empresas ligadas a setores tradicionais do mar, como a fileira alimentar do mar, a construção naval, o turismo ligado ao mar, a indústria dos portos e transportes marítimos, bem como as empresas de setores ligadas aos novos usos do mar, como a biotecnologia, as telecomunicações ou a robótica, entre outros setores. Esta visão holística do mar traz novos desafios e oportunidades a todos os agentes económicos, onde se incluem os investidores e financiadores

da economia do mar. Assim, torna-se fundamental, criar pontes de comunicação e de transferência de informação entre os agentes que façam com que o investimento e o financiamento aconteçam.

Ninguém se pode esquecer, que para além do investimento e do financiamento serem vitais para o avanço da economia do mar, os investidores e os financiadores, no seu dia a dia de análise criteriosa do risco e do valor de cada projeto, ao viabilizarem uns e inviabilizarem outros, moldam o que será a economia do mar do futuro. No fim do dia, os investidores e os financiadores têm muita influência sobre o que será a economia do mar das próximas gerações. Esta importante realidade, responsabiliza todos, principalmente os que defendem uma valorização sustentável dos recursos do mar. Todos devem contribuir ativamente para que os financiadores e investidores tenham uma ampla informação sobre todas as variáveis em questão, para poderem decidir adequadamente. Os financiadores e investidores têm a responsabilidade de fazer uma adequada análise do mérito de cada projeto de forma a que a viabilização ou inviabilização de cada projeto, contribua para a valorização sustentável dos recursos do mar.

No contexto atual, caracterizado por uma economia global em profunda transformação, mais do que uma análise histórica de performances da indústria ou de autonomias financeiras, o caminho do desenvolvimento aponta para uma análise global do mérito de cada projeto, a qual, em conjunto com análises financeiras robustas, deve igualmente incluir indicadores de sustentabilidade social e ambiental, entre outras variáveis relevantes.

Mantendo-me centrado numa perspetiva económica, irei abordar algumas temáticas, que considero serem relevantes tendo em consideração o contexto atual.

O tema do financiamento da economia do mar, é um tema vital para a valorização dos recursos do mar. Qualquer estratégia para o mar, para ter sucesso na sua implementação, necessita saber de que recursos dispõe para a sua execução, o que significa saber como vai financiar os diversos projetos a levar a cabo.

Neste contexto e em jeito de reflexão, esta intervenção sobre “O Financiamento e a Economia do Mar”, abordará grandes áreas, que de uma perspetiva económica, caracterizam o momento atual do financiamento da economia do mar e os respetivos desafios.

Sem ignorar a complexidade dos diversos tópicos de análise, tanto quanto possível, tentarei abordar os seguintes assuntos:

Áreas de Reflexão 1 – Notas Gerais sobre Financiamento

Área de Reflexão 2 – Contexto Macroeconómico

Área de Reflexão 3 – A Cooperação na Economia do Mar

Área de Reflexão 4 – O Financiamento e as Sociedades Não Financeiras do Mar

Área de Reflexão 5 – O Portugal 2020 e o Mar

Área de Reflexão 6 – Características que os candidatos a financiamento devem ter

Área de Reflexão 7 – Desafios Futuros (Conclusão)

Área de Reflexão 1 – Notas Gerais sobre Financiamento

Sendo o Financiamento um ato de disponibilização ou transferência de fundos (recursos) para organizações ou projetos, posteriormente aplicados na execução das respetivas atividades a realizar, a sua origem provem de diversas fontes como:

- Autofinanciamento gerado pela capacidade de libertação de fluxos de caixa por parte da atividade gerada pela própria entidade.

Financiamento da atividades por entradas de capital:

- Aumentos de capital por parte do Acionista/Proprietário/Entidade Mãe;
- Entradas de Capital efetuadas por Capitais de Risco;
- Entradas de capitais obtidas no contexto dos Mercados de Capitais;
- Entradas de capital efetuadas por Fundações.

Financiamento por aumento da dívida:

- Dívida Bancária;
- Dívida aos Acionistas/Proprietários/Entidades Mãe;
- Mercado de Capitais:
 - Obrigações;
 - Papel Comercial.

Sistemas de Incentivos, como por exemplo o Horizonte 2020.

Para existir mais financiamento é necessário existirem mais fundos disponíveis nos investidores, na bolsa ou fora da bolsa, na banca, no estado e noutros agentes económicos, para que tenham capacidade de investir e de financiar. Por outro lado, também é necessário que a capacidade de pagamento por parte dos promotores dos projetos aumente, caso contrário os financiadores não libertarão as verbas financeiras temendo o incumprimento do pagamento, por parte do devedor, do financiamento e respetivos juros.

Como iremos ver de seguida, embora ultimamente se tenha verificado uma melhoria quanto à existência de mais fundos disponíveis, continuam a verificar-se dificuldades e instabilidade nestas matérias. O mesmo acontece quanto à capacidade de pagamento, ou seja, recentemente verificou-se uma melhoria da capacidade de pagamento, no entanto, a situação ainda é frágil e instável.

Área de Reflexão 2 – Contexto Macroeconómico

Taxa de variação Homóloga Real Portugal

	2009	2010	2011	2012	2013	2014a
PIB	-3,0%	1,9%	-1,8%	-4,0%	-1,6%	0,9%
Consumo Privado	-2,3%	2,4%	-3,6%	-5,5%	-1,5%	2,1%
Consumo Público	2,6%	-1,3%	-3,8%	-3,3%	-2,4%	-0,3%
Formação Bruta de Capital Fixo	-7,6%	-0,9%	-12,5%	-16,6%	-6,7%	2,5%
Exportações	-10,2%	9,5%	7,0%	3,4%	6,4%	3,4%
Importações	-9,9%	7,8%	-5,8%	-6,3%	3,9%	6,4%

Fonte: INE e Banco de Portugal

a - Informação Preliminar

De acordo com informação do Instituto Nacional de Estatística e do Banco de Portugal, no período 2009 a 2013, Portugal registou, em quase todos os anos, um decréscimo do Produto Interno Bruto, sendo que no ano de 2012 se registou a pior taxa de crescimento do PIB deste período (-4%). A evolução da Formação Bruta de Capital Fixo (Investimento), no mesmo período registou também taxas de crescimento negativas, sendo novamente o ano de 2012, o ano em que a Formação Bruta de Capital Fixo mais decresceu (-16,6%).

Taxa de Crescimento do Produto Interno Bruto

	2009	2010	2011	2012	2013	2014a
Mundo	-2.1%	4.1%	2.8%	2.3%	2.3%	2.7%
Economias Desenvolvidas	-3.7%	2.6%	1.4%	1.1%	1.3%	1.8%
Economias em Desenvolvimento	2.6%	7.8%	6.0%	4.7%	4.6%	4.7%

a - Informação Provisória

Fonte: UNCTAD – Trade and Development Report 2014

À escala global o período 2009-2013, também não foi um dos melhores períodos, tendo o ano de 2009, sido o pior ano desta série, na medida em que, o conjunto de todos os países registou um crescimento negativo do Produto Interno Bruto, na ordem do 2,1%. As economias desenvolvidas, foram as principais contribuidoras para esta situação,

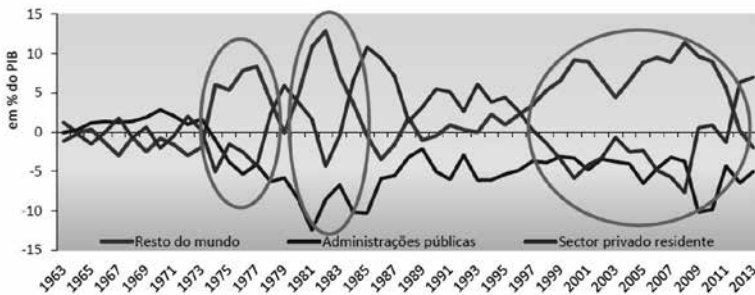
na medida em que registaram um crescimento negativo do Produto Interno Bruto na ordem do 3,7%. As economias em desenvolvimento, embora tenham registado taxas de crescimento positivas, o ano de 2009 não foi um bom ano, pois a taxa de crescimento do Produto Interno Bruto foi baixa (2,6%).



Fonte: Banco de Portugal e INE

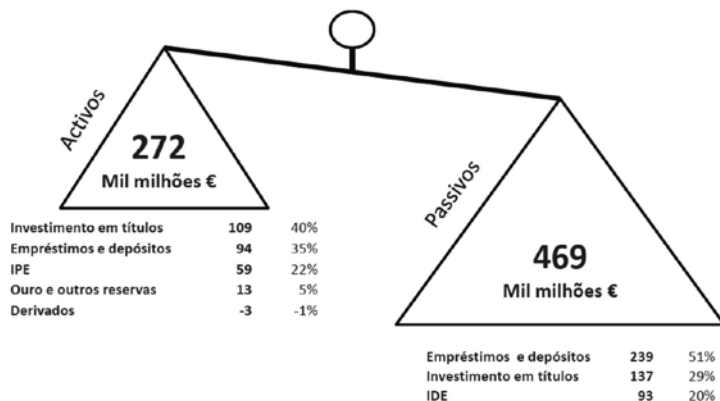
Voltando a Portugal, como é bem conhecido por todos, vivemos um período bastante difícil onde foi necessário ajuda financeira internacional. Por vários motivos, desde 1995 até 2011 Portugal registou consecutivos défices da Balança de Pagamentos e, tal como se verificou nas décadas de 70 e de 80, do século passado, Portugal voltou a ter necessidade de assistência financeira internacional. Quer a poupança, quer o investimento, em percentagem do Produto Interno Bruto, têm vindo a cair, desde a década de 80.

Capacidade (+) / Necessidade (-) de Financiamento por Sector Institucional



Fonte: Banco de Portugal e INE

Portugal só conseguiu viver mais de 15 anos com défice sistemático da balança de pagamentos, porque financiadores de outros países emprestaram quantias avultadas de dinheiro ao país. No período 1995 a 2011 o setor privado residente recebeu financiamentos do exterior e as Administrações públicas desde a década de 70 que têm défices consecutivos. Cerca de 4 décadas em que as Administrações Públicas registam défices.

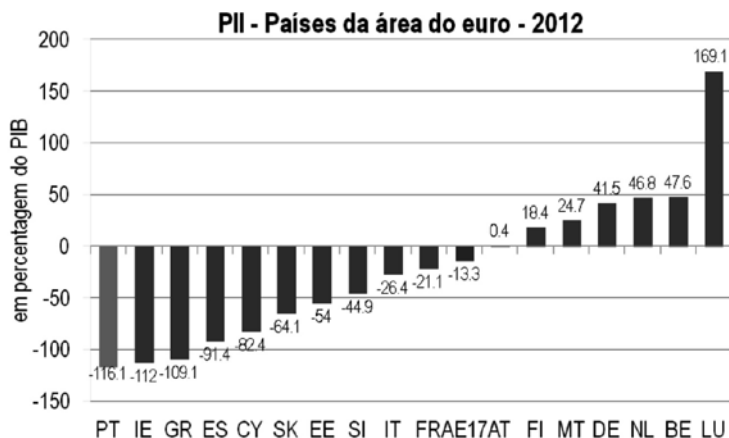


Fonte: Banco de Portugal

Em dezembro de 2013:
PII = -197 mil milhões €

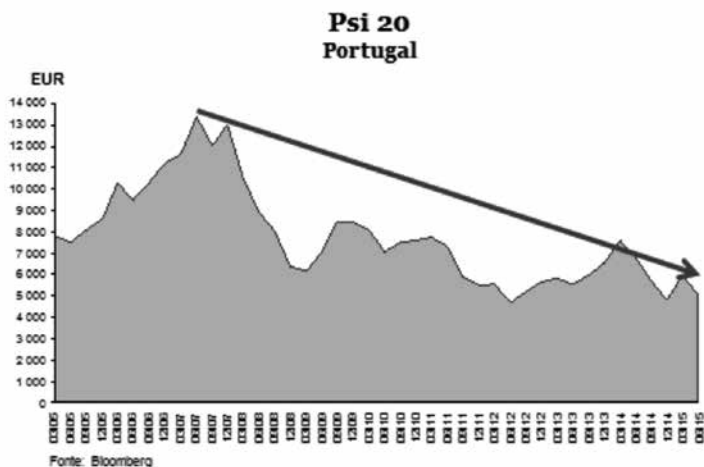
Esta situação fez com que no ano de 2013, a posição de investimento internacional, de Portugal, fosse negativa em 197 mil milhões de euros de acordo com o Banco de Portugal.

Este resultado é muito negativo e preocupante.

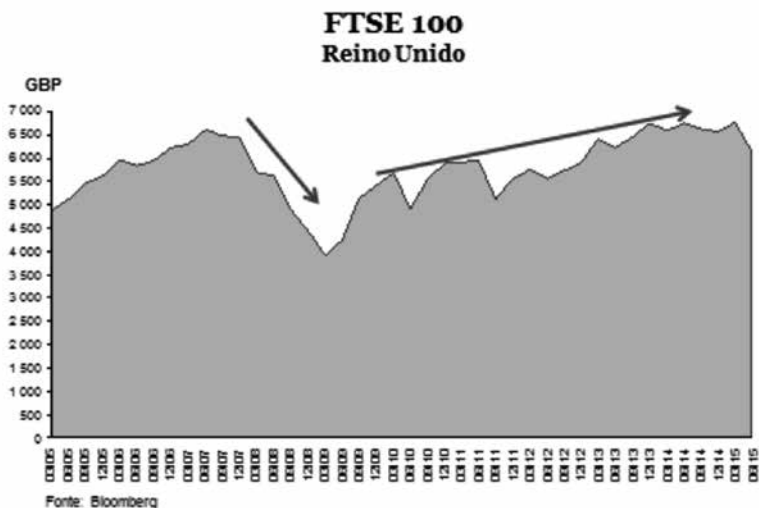


Fonte: Banco de Portugal, Instituto Nacional de Estatística, Banco Central Europeu e Bancos Centrais Nacionais

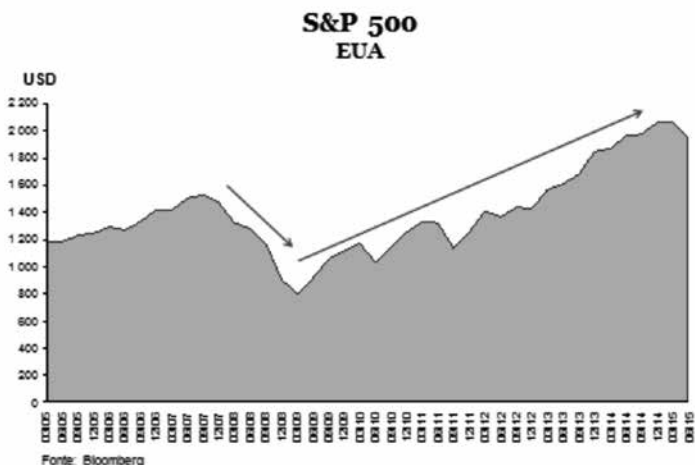
Já em 2012 a situação da posição de Investimento internacional era muito preocupante, Portugal era o pior país da zona euro, apresentando um valor negativo superior ao valor do Produto Interno Bruto Nacional.



Olhando para o mercado de capitais em Portugal verificámos que em 2007, com a crise financeira internacional, Portugal inicia uma queda, da qual, em 2015, ainda não conseguiu sair.



Outros países europeus, também iniciaram uma queda em 2007, como por exemplo o Reino Unido. No entanto, o Reino Unido, em 2009, conseguiu inverter a tendência de queda.



Na mesma linha, os Estados Unidos da América, também iniciaram em 2007 uma queda na Bolsa, mas em 2009 conseguiram inverter essa tendência e atualmente estão já acima dos valores de capitalização bolsista anteriores à crise.



Em 2007, o mercado de capitais na China também sofreu uma grande queda, da qual, só em 2014 recuperou significativamente. No entanto, nas últimas semanas, a bolsa chinesa voltou a cair e a arrastar todas as bolsas a nível mundial. Veremos o que os próxi-

mos tempos trazem em termos de evolução das bolsas, mas os indícios atuais apontam para a manutenção de grande instabilidade na bolsa de valores, em Portugal e no mundo.

Resumindo, no contexto macroeconómico no contexto de uma crise económico financeira que se verificou a nível internacional, com particular incidência nos países desenvolvidos, Portugal, devido à sua posição desequilibrada nas contas externas necessitou de ajuda financeira externa. Tendo saído recentemente do plano de assistência externa, Portugal continua a ter uma posição de investimento internacional negativa, facto que condicionará a economia portuguesa durante anos. A Bolsa Portuguesa ainda não conseguiu inverter significativamente a tendência de queda iniciada em 2007, continuando numa posição bastante frágil num contexto de instabilidade do mercado de capitais a nível internacional.

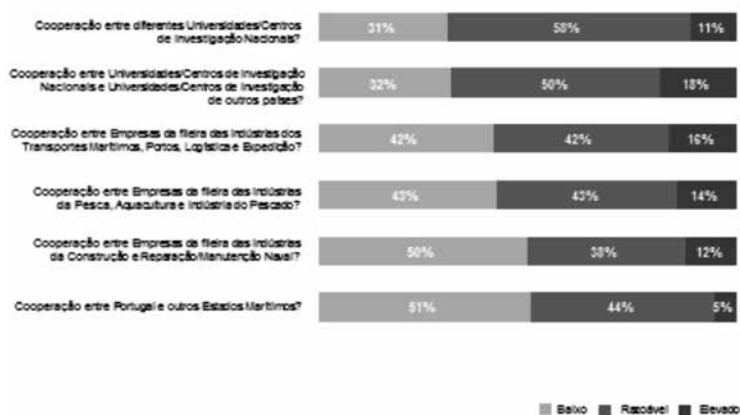
Assim, os agentes económicos Portugueses, incluindo a economia do mar, atuarão num cenário de dificuldades económicas, sem abundancia de liquidez.

Levará alguns anos até que melhores ventos soprem na economia portuguesa e, para que isso aconteça, será fundamental que:

- O setor público promova e execute a denominada consolidação orçamental;
- As empresas aumentem a produtividade e a competitividade;
- As famílias poupem mais e apostem mais na aquisição de novas competências;
- O setor financeiro capte mais poupança e invista melhor;
- As universidades produzam mais conhecimento alinhadas com as reais necessidades do país;
- Todos os agentes económicos cooperem mais.

Área de Reflexão 3 – A Cooperação Na Economia do Mar

No momento presente, como classificariao grau de cooperação entre as seguintes entidades e agentes da Economia do Mar?

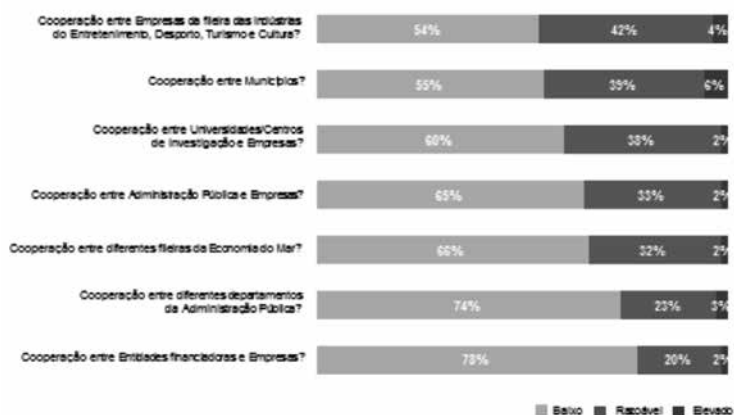


Fonte: LEME - Barómetro PwC da Economia do Mar Edição N.º 5

A PwC, na edição nº 5, do seu Barómetro LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar, apresenta os resultados de um questionário efetuado, em 2014, a 50 gestores de topo e personalidades da economia do mar. Os resultados são claros, a totalidade dos inquiridos considera que a cooperação é muito importante para o desenvolvimento da economia do mar, no entanto, uma grande maioria considera que os níveis de cooperação, são baixos.

No mesmo questionário, é efetuada uma hierarquização por setor de atividade, em termos de cooperação. Nesta análise comparativa a cooperação entre Universidades e Centros de investigação aparece como a melhor posicionada, no entanto, nas piores posicionadas, aparecem a cooperação entre Universidade e empresas, a cooperação entre administração pública e empresas, a cooperação entre as diferentes indústrias da economia do mar, a cooperação entre diferentes departamentos da administração pública e a última classificada é a cooperação entre entidades financiadoras e empresas.

No momento presente, como classificaria o grau de cooperação entre as seguintes entidades e agentes da Economia do Mar?



Fonte: LEME - Barómetro PwC da Economia do Mar Edição Nº 5

A manter-se este baixo nível de cooperação na economia do mar e em particular entre diferentes departamentos da administração pública e entre entidades financiadoras e empresas, continuará a existir uma grande barreira ao desenvolvimento da economia do mar. Assim, um dos grandes desafios futuros em termos de desenvolvimento da economia do mar e de melhoria do financiamento da economia do mar é o desafio do aumento da cooperação entre agentes económicos na área do mar.

Área de Reflexão 4 – Portugal 2020 e o Mar

Tendo em conta que se iniciou recentemente o novo programa de incentivos denominado Portugal 2020, que substitui o anterior programado QREN, o reforço da cooperação é ainda mais importante, no sentido de se tentar maximizar os benefícios deste programa que prevê disponibilizar até 2020, cerca de 25 mil milhões de euros.

O Portugal 2020 é um Acordo de Parceria adotado entre Portugal e a Comissão Europeia, que reúne os cinco fundos europeus FEDER, Fundo de Coesão, FSE, FEADER e FEAMP, e no qual se definem os “princípios de programação que consagram a política de desenvolvimento económico, social e territorial para promover, em Portugal, entre 2014 e 2020”. Até 2020, Portugal vai receber cerca de 25 mil milhões de euros em fundos comunitários, os quais serão atribuídos no âmbito de cada um dos 16 programas operacionais, temáticos e regionais. O programa com maior dotação é o da Competitividade e Internacionalização”.

No que diz respeito às prioridades de intervenção dos fundos comunitários entre 2014 e 2020, o Portugal 2020 inclui quatro domínios temáticos principais: Competitividade e Internacionalização; Inclusão Social e Emprego; Capital Humano; Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos. Desta forma, o programa será operacionalizado através de 16 Programas Operacionais.

Programas Operacionais Temáticos no Continente:

- Competitividade e Internacionalização – 4,4 mil milhões de euros;
- Inclusão Social e Emprego – 2,1 mil milhões de euros;
- Capital Humano – 3,1 mil milhões de euros;
- Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos – 2,3 mil milhões de euros;
- Programa Desenvolvimento Rural (Continente) – 3,6 mil milhões de euros;
- PO Mar 2020 – 0,4 mil milhões de euros.

Programas Operacionais Regionais no Continente:

- Norte – 3,4 mil milhões de euros;
- Centro – 2,2 mil milhões de euros;
- Alentejo – 1,1 mil milhões de euros;
- Lisboa – 0,8 mil milhões de euros;
- Algarve – 0,3 mil milhões de euros.

Programas Regionais nas Regiões Autónomas:

- Açores – 1,1 mil milhões de euros;
- Madeira – 0,4 mil milhões de euros;
- Programa Desenvolvimento Rural (Açores) – 0,3 mil milhões de euros;
- Programa Desenvolvimento Rural (Madeira) – 0,2 mil milhões de euros;

Programa Operacional de Assistência Técnica – 0,1 mil milhões de euros.

Princípios orientadores do Portugal 2020:

- Atenção, apoio e estímulo aos empreendedores e promotores de investimento;
- Incentivo e o Estímulo à cooperação e integração entre atores e entidades;
- Coordenação e integração de intervenções e de financiamentos;
- Otimização da utilização, dos efeitos e dos impactos dos recursos financeiros públicos;
- Articulação entre fontes de financiamento nacionais e comunitárias;
- Simplificação de procedimentos.

Portugal 2020:

- Foco no capital humano nacional;
- Foco nas empresas;
- Foco em resultados.

QREN:

- Foco nas infraestruturas nacionais;
- Foco na Administração Pública;
- Foco nas despesas.

No Portugal 2020 existe um programa dedicado ao mar PO Mar, com uma dotação de cerca de 400 milhões de euros, sendo que as diversas entidades da economia do mar podem também concorrer aos restantes programas caso se enquadrem nos mesmos.

Área de Reflexão 5 – Características que os candidatos a financiamento devem ter

Muitas vezes olhamos para as barreiras à obtenção de financiamento, apenas pela ótica do contexto macroeconómico, pela abundancia ou não de liquidez ou pela atitude das entidades financiadores. Embora esta abordagem macroeconómica seja fundamental, se a economia do mar quiser ser bem-sucedida, no terreno, em termos de financiamento, tem que considerar a prestativa microeconómica dos agentes que pedem financiamento.

Por vezes os agentes económicos que pedem financiamento esquecem-se que as entidades financiadoras fazem o seu trabalho de casa antes de financiarem os projetos, e nesse trabalho de casa analisam essencialmente a capacidade futura de pagamento da dívida, assim os candidatos a financiamento devem ter:

- Evidência de que se tem um projeto ou negócio que gera benefícios futuros (Negócio Rentável);
- Visão de Mercado;
- Credibilidade;

- Experiência de Gestão;
- Transparência;
- Modelo de negócio testado;
- Diferenciação;
- Tecnologia atual.

Nesta matéria, em muitas indústrias e entidades no mar há muito a fazer.

O Financiamento e as Sociedades Não Financeiras do Mar

Sociedades Não Financeiras do Mar = Pesca, + Aquicultura + Extração de Sal Marinho + Indústrias Alimentares e Comércio de Pescado + Construção Naval + Manutenção/reparação naval + Transportes Marítimos + Portos

50% do volume de negócios das SNFM (2012) foi gerado por PME's

Passivo das SNFM (2012):
50% Dívida Financeira
18% Créditos Comerciais

Rácio de incumprimento das SNFM (2013) = 9%

Fonte: Banco de Portugal

Baseado em informação financeira emitida pelo Banco de Portugal, apresento, de seguida, breves notas relativas à atividade das Sociedades Não Financeiras (SNF), pertencentes aos setores da pesca, aquicultura, extração de sal marinho, indústrias alimentares e comércio de pescado, construção naval, manutenção/reparação naval, transportes marítimos e portos. Para simplificar, designarei este subgrupo das Sociedades Não Financeiras (SNF) pertencentes aos setores que referi de Sociedades Não Financeiras Mar SNFM. Em 2012, 50% do volume de negócios das Sociedades Não Financeiras Mar foi gerado por Pequenas e Médias Empresas (PME) (compara com 41% para o total das Sociedades Não Financeiras). Ao nível da dinâmica empresarial, o rácio natalidade/mortalidade das Sociedades Não Financeiras Mar tem acompanhado a evolução observada no agregado das Sociedades Não Financeiras. Ainda assim, em 2012, enquanto o número de Sociedades Não Financeiras se manteve relativamente constante, nas Sociedades Não Financeiras Mar verificou-se um crescimento, com o número de nascimentos a superar o de encerramentos em 7%. Em 2012, pela primeira vez na serie temporal 2008-2012, as Sociedades

Não Financeiras Mar exibiram uma rentabilidade dos capitais próprios superior à das Sociedades Não Financeiras (SNF) (0.1% e 0.5%, respetivamente). No entanto existe uma grande heterogeneidade de resultados nestes setores. Ainda em 2012, as Sociedades Não Financeiras Mar SNFM apresentam maior nível de autonomia financeira que o agregado das Sociedades Não Financeiras (SNF) e o seu passivo era maioritariamente composto por dívida financeira (50%) e por créditos comerciais (18%). No que à dívida financeira concerne, destacam-se os empréstimos bancários e os financiamentos junto de empresas do grupo (57% e 31% do total de dívida financeira).

Individualmente, os empréstimos bancários são a principal fonte de financiamento alheio das Sociedades Não Financeiras Mar, pelo que se complementa esta análise com informação adicional obtida através da Central de Responsabilidades de Crédito do Departamento de Estatística do Banco de Portugal. No final de 2013, as SNFM detinham 1,2% do total dos empréstimos concedidos por instituições de crédito residentes em Portugal. Este montante estava repartido por 60% das empresas que compõem o setor (compara com 59% nas Sociedades Não Financeiras). Ao nível dos indicadores da qualidade de crédito, no final de 2013, o rácio de incumprimento das Sociedades Não Financeiras Mar SNFM era de 9%, 4 pontos percentuais abaixo do observado no agregado das Sociedades Não Financeiras (SNF).

Desafios Futuros (Conclusão)

Num contexto de crise e restrições orçamentais, constata-se que os níveis de investimento e financiamento têm sido baixos. O investimento público é ainda escasso e o investimento privado não apresenta valores suficientes para impulsionar o crescimento económico e a geração de emprego. Por isso, deverá procurar-se captar investimento e financiamento em Portugal e no exterior.

Por outro lado, surgem também outros mecanismos de financiamento dos projetos, nomeadamente fundos estrangeiros disponíveis para financiar bons projetos e com níveis de celeridade e simplificação processual extremamente competitivos.

Devido ao empenho de várias pessoas e entidades, que investem no debate e reflexão sobre os assuntos do mar, o país mudou significativamente a forma como encara a economia do mar, existindo agora uma crescente atenção à importância do mar no pensamento estratégico português. O mar é, agora, um tema com uma posição privilegiada na agenda política comparativamente às décadas anteriores.

O mar deverá estar no pensamento de todas as decisões geopolíticas e geoestratégicas. Do pensamento será necessário passar para a legislação e para a governação.

A comprovar este enquadramento positivo, existem setores da economia do mar portuguesa a crescer a dois dígitos num contexto de crise, nomeadamente, o setor dos

portos e o setor da transformação alimentar do mar e com vocação eminentemente exportadora.

No entanto, outros setores da economia do mar poderão vir a ser determinantes no futuro, como o caso da biotecnologia e da aquacultura, com uma significativa componente de inovação e capazes de gerarem elevados níveis de valor acrescentado.

Apesar da crescente importância política e social do tema Mar, a banca não se tem apresentado como um preponderante financiador de novos projetos e não se espera que, num futuro próximo, esta circunstância se venha a alterar. No atual contexto, as instituições financeiras portuguesas estão cada vez mais seletivas e cautelosas face ao risco. Por conseguinte, os níveis de rigor na avaliação de projetos são mais exigentes, escolhendo, assim, projetos de investimento melhor preparados e devidamente documentados. Adicionalmente, parece existir a falta de uma entidade financiadora especificamente relacionada com o apoio e fomento do investimento.

Neste contexto, alternativas de financiamento ganham importância, nomeadamente financiamento estrangeiro e/ou aproveitamento de fundos europeus que estarão disponíveis. Em particular os fundos estruturais geridos centralmente pela União Europeia (Horizonte 2020), os fundos regionais geridos localmente (Portugal 2020), bem como os benefícios fiscais ao investimento que estejam disponíveis em Portugal.

No caso do financiamento estrangeiro, soluções de parceria com Estados com liquidez, como por exemplo a Noruega, são fundamentais. Parcerias com fornecedores e outras entidades que aportem também financiamento são muito importantes.

Com o anterior quadro comunitário de apoio assistiu-se a níveis de execução abaixo dos 100%, partindo de taxas de compromisso acima dos 100%, o que evidencia dificuldades na execução dos projetos. Assim, importa procurar melhorar estes indicadores, potenciando um aproveitamento mais efetivo dos fundos europeus que venham a estar disponíveis com o novo quadro comunitário de apoio.

Antecipa-se uma maior selectividade nos projectos financiados, em que as componentes de inovação, capacidade para gerar emprego, centrados em bens transaccionáveis e efeito de arrastamento de outros sectores da economia, com especial ênfase nas Pequenas e Médias Empresas, serão fatores determinantes.

É importante que se venha a implementar medidas que garantam que bons investimentos não deixem de ser aprovados apenas por falhas burocráticas.

A banca tem vindo a demonstrar disponibilidade para melhor conhecer os novos setores da economia do mar, de forma a estar em melhores condições para avaliação do risco. Exemplo disso, tem sido o envolvimento que tem mantido em diversas iniciativas da Economia do mar. No entanto, ainda existe necessidade de trabalhar a oferta de produtos e serviços para a economia do mar.

Deverão também ser consideradas fontes alternativas de financiamento das atividades no mar, como é o caso de *business angels* e capitais de risco. Normalmente, a banca tradicional apenas entra em fases mais maduras de desenvolvimento destes setores.

A existência de um Banco de Fomento poderá vir a ser também um importante mecanismo na agilização da chegada de capital às empresas.

É também crucial o papel das autoridades públicas ao nível da agilização dos processos e na desburocratização.

Para tirar partido de um recurso com tão grande dimensão, como é o caso do mar, podem ser necessários capital e conhecimento externos. Uma parte significativa do investimento no mar deve partir da iniciativa privada, em parceria entre agentes nacionais e agentes internacionais, monitorada e regulada pelas autoridades nacionais. Em paralelo, as autoridades nacionais devem criar condições para que o investimento privado aconteça. Nomeadamente, no que se refere à criação de um quadro regulamentar que dê segurança ao investimento, apoie a investigação e o desenvolvimento necessário à melhoria do conhecimento do mar e assegure a partilha de informação. Existem empresas internacionais interessadas em investir na economia do mar em Portugal, em várias áreas, incluindo as áreas dos recursos minerais do leito marinho. No entanto, o enquadramento regulamentar deve ser claro e estável, assim como deve existir uma partilha de informações, conhecimento e risco. A diplomacia económica é muito importante para que o investimento direto estrangeiro seja um sucesso. Portugal tem grande potencial no chamado crescimento azul – a expansão viável a longo prazo do setor marítimo – mas, para isso acontecer, e porque tudo no mar leva tempo, é necessário agir de imediato, começar desenvolver novos projetos, para obter resultados positivos no médio prazo. Embora o desafio de valorização sustentável dos recursos do mar seja enorme, o capital humano português apresenta características distintivas reconhecidas internacionalmente, que permitem tornar real o desenvolvimento sustentável da economia do mar. Um dos exemplos de excelência reconhecida internacionalmente é a qualidade dos recursos humanos na área da engenharia.

Em termos de quantidade, não têm sido apresentados muitos projetos novos avaliados como bons projetos. A importância do papel das autoridades que regulam o mar na criação de condições que facilitem a concretização dos projetos, em particular ao nível da simplificação administrativa e desburocratização.

No debate sobre a sustentabilidade económico financeira das empresas da economia do mar no médio prazo, entre outros, debateram-se os temas descritos abaixo. Estamos num momento de oportunidade, de aposta e de necessidade de concretização. Para concretizar é necessário investimento e financiamento de médio e longo prazo. Num contexto de médio e longo prazo, a construção de uma relação de confiança entre promotores, investidores e financiadores é determinante. O desenvolvimento de uma relação de confiança implica uma comunicação clara e transparente entre promotores e financiadores.

No que se refere a incentivos, tudo aponta para que a nova vaga de programas exija uma boa articulação entre empresas, universidades e centros de investigação e desenvolvimento, de forma a que o conhecimento novo se transforme em inovação aceite pelo mercado. Em princípio, todos os domínios temáticos do mar ficarão abrangidos por

algum programa de incentivos da União Europeia, no entanto, a competição pela obtenção de incentivos será elevada.

É fundamental encontrarem-se pontes entre a realidade dos subsetores embrionários ligados à alta tecnologia e investigação e desenvolvimento e a apetência do capital de risco, bem como entre a realidade dos subsetores maduros e a vocação natural dos diversos produtos de financiamento normal, encontrando assim um equilíbrio difícil de conseguir em cenários de grande instabilidade financeira.

A atual turbulência nos mercados financeiros tem agravado a possibilidade de obtenção de financiamento por parte de setores que, por serem novos, não têm histórico, logo, esbarram na aprovação de produtos tradicionais de financiamento. Esta dificuldade alarga-se aos setores tradicionais que, apesar de terem um histórico, revelam dificuldades estruturais, afastando as mesmas fontes tradicionais de financiamento.

Mesmo tendo em conta que:

- Existem empresas em Portugal a investir na economia do mar;
- Que o setor financeiro português está disponível para colaborar no esforço nacional de valorização sustentável dos recursos do mar;
- Que existem parceiros internacionais, nomeadamente europeus, que estão interessados em investir e financiar a economia do mar em Portugal;
- Que começam a estar disponíveis incentivos financeiros de apoio ao investimento nas diversas atividades económicas.

A elevada dívida externa de Portugal e conseqüentes restrições orçamentais, a actual instabilidade nos mercados financeiros e os longos *pay-back period* dos projetos da generalidade das indústrias do mar, não tornarão fácil o financiamento das atividades do mar.

Sendo o contexto difícil não é impossível desenvolver e financiar a economia do mar, assim alguns dos grandes desafios são:

- Melhoria na avaliação dos novos projetos. Devendo essa avaliação ser criteriosa, justa e célere;
- É fundamental que as diversas autoridades, que regulam a economia do mar, melhorem processos e reduzam significativamente a burocracia;
- Por último é necessário melhorar a cooperação. Para desburocratizar, para partilhar informação entre entidades financiadoras e agentes económicos, para formar os promotores de investimentos no mar, para aproveitar as oportunidades intersetores e respetivo desenvolvimento económico, para obter financiamento de investidores internacionais, para reestabelecer o conhecimento perdido das entidades financiadoras sobre as indústrias do mar, ninguém financia aquilo que não conhece e ao longo do tempo o sistema financeiro português foi perdendo conhecimento a cerca das atividades do mar, que é fundamental recuperar!

DESAFIOS ACTUAIS E FUTUROS PARA O ENSINO NÁUTICO

Comunicação apresentada pelo
prof. José Dores Costa, em 6 de Outubro

“Certo é terem sido os portugueses os primeiros que esta maneira de navegar [astronómica] encontraram e usaram; e deles os espanhóis a tomámos; não lhes retiremos o merecimento, antes lhes apresentemos os agradecimentos.”

Bartolomeu de las Casas (1484-1566),
*História das Índias*¹

1. Breve nota histórica

A Escola Náutica, ao longo dos seus 90 anos de existência, foi naturalmente sofrendo transformações decorrentes da evolução política, económica e tecnológica do país. Criada em 1924 para formar oficiais da marinha mercante, não poderia ficar alheada do plano de renovação da marinha mercante traçado no célebre *Despacho nº 100 de 1945*. Mas faltou então um projecto claro para renovar o ensino náutico que se encontrava estagnado, em parte, devido à II Grande Guerra.

Depois de várias reformas durante a ditadura, a Escola mudou-se para Paço d'Arcos em 1972. Nessa altura, também se legislou para que o seu corpo docente fosse ser aberto a um maior número de oficiais da marinha mercante e a outros civis habilitados com cursos superiores. Esta situação veio a permitir, já depois do 25 de Abril de 1974, uma melhoria na formação técnico-científica de base e a reorganização do ensino para a formação de oficiais de marinha mercante segundo as recomendações que a IMO preconizou para a formação de marítimos a partir de 1978.

Na década de 60 do século XX assistiu-se à especialização dos navios segundo o tipo de carga, à transferência do transporte de passageiros dos paquetes para os aviões e à contentorização das cargas. Estes factos contribuíram para a revolução do transporte marítimo e exigiram uma reforma do ensino náutico que suportasse a modernização, especialização e expansão da marinha mercante. Em 1978 a IMO² estabeleceu as normas de formação, de certificação e de serviços de quartos para os marítimos, conhecida por Convenção STCW/78³ que veio realmente a entrar em vigor em 1984. Desde então, os

¹ *Catálogo da Exposição 250 Anos da criação da Aula Náutica do Porto*, Museu de Ciência da Universidade do Porto, 2012.

² IMO – Organização Marítima Internacional.

³ STCW – *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*.

cursos da Escola Náutica Infante D. Henrique (ENIDH) têm respeitado esta convenção e as emendas que lhe foram feitas em 1995 e em 2010 (STCW Manila).

A preocupação de que a ENIDH acompanhasse a evolução do transporte marítimo é também visível no Decreto-Lei nº 458-A/85, que aprovou então a Lei Orgânica da ENIDH. Nele se lê, logo no preâmbulo, que a “[...] *necessidade de dotar a marinha mercante nacional de profissionais com formação superior adequada às exigências decorrentes das transformações tecnológicas introduzidas com as novas unidades de transporte marítimo*” e “[...] *iniciar uma progressiva transformação da actual Escola num centro superior de investigação que, ao nível das instituições similares nacionais e estrangeiras, abranja toda a complexidade das áreas ora apontadas e alargue o âmbito do seu ensino e investigação às que, em torno das actividades marítimas, se desenvolvem*”.

Legislação posterior integrou a ENIDH no sistema nacional de ensino superior público, no subsistema do ensino politécnico, o que permite a oferta de cursos de licenciatura e de mestrado para formação de oficiais da marinha mercante e outros cursos relacionados com o transporte marítimo, presentemente em pé de igualdade com qualquer outra oferta do ensino superior.

Os actuais Estatutos da ENIDH, agora designada por Escola Superior Náutica Infante D. Henrique, foram elaborados no seguimento da publicação do Regime Jurídico das Instituições de Ensino Superior (RJIES)⁴. Os Estatutos mantêm que “[...] *um dos objectivos da Escola é formar oficiais da marinha mercante e outros quadros superiores para os sectores marítimo-portuário, logística, transportes e áreas afins*”. Esta formulação, completada com as restantes alíneas do artigo 4º e o artigo 5º dos estatutos, orienta a Escola para o sector dos transportes marítimos de um modo abrangente e não para a exclusiva formação de oficiais da marinha mercante como foi na sua origem. E é assim que a ENIDH, continuando a manter como seu *core business* a formação de oficiais da marinha mercante, presta hoje também formação para outras áreas do “*negócio marítimo*” tais como sejam a logística dos transportes marítimos e dos portos, a gestão portuária e as novas tecnologias da electrónica e da informação aplicadas ao sector marítimo-portuário.

Esta política acompanha, e de certa forma antecipa, a visão de conjunto dos geradores primários de riqueza proposto em 2009 no relatório do *Hypercluster da Economia do Mar*⁵ e atenta já para o desenvolvimento de algumas das áreas de negócio nele então propostas, nomeadamente na componente dos Portos, Logística e Transportes Marítimos. Todavia, o alargamento da formação da ENIDH a áreas especializadas do sector marítimo-portuário acaba também por ser importante para se rentabilizar os meios

⁴ RJIES – Lei nº 62/2007.

⁵ O estudo do “*Hypercluster da Economia do Mar*” foi elaborado pela SAER - Sociedade de Avaliação Estratégica de Risco, Lda – e coordenado pelo Professor Ernâni Lopes. Foi financiado por um grupo de empresas sob a coordenação e iniciativa da actual Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa e tinha como objectivo estabelecer condições para que se pudesse duplicar o PIB resultante directamente da economia do mar.

humanos e materiais da escola e aproveitar o conhecimento e a experiência profissional dos seus docentes nesse sector.

2. Os desafios da formação náutica

Desde 1945, a marinha mercante portuguesa sofreu períodos de expansão e de retração associados a factores políticos e económicos, nacionais e internacionais. O desenvolvimento do transporte marítimo português foi projectado, principalmente, tendo em vista trocas comerciais protegidas no espaço territorial de língua portuguesa [1]. A descolonização portuguesa de 1975 alterou esta situação e, tendo que actuar agora num mercado mundial, globalizado e concorrencial, a marinha mercante nacional rapidamente definhou. A pequena dimensão da frota de navios nacionais condiciona naturalmente a actividade da Escola Náutica. A redução dos navios e dos tripulantes reduz as necessidades de formação, mas também dificulta o aparecimento de novas vocações entre os jovens porque se perde o efeito atractivo que um sector em expansão tem sobre as decisões familiares. E não se pode descurar o efeito atractivo que a proximidade dos grandes navios exerce sobre o público.

No entanto, tendo em conta que segundo o relatório de 2014 da UNCTAD⁶ 73% da frota marítima mundial está registada numa bandeira diferente da do país do armador, pode-se questionar a real importância que tem a existência de uma larga frota de bandeira nacional para justificar o investimento no ensino náutico em Portugal, um país com larga tradição marítima.

Sendo um país com cerca de 950km de costa, só contando com Portugal continental, pensamos que a formação para as diversas componentes do negócio marítimo é fundamental para o desenvolvimento da nossa economia do mar. Por maioria de razão se se considerarem os limites exteriores da plataforma continental alargados para além das 200 milhas marítimas, a colaboração com os PALOP e a promoção do transporte marítimo de curta distancia (*short sea shipping*) para o transporte de pessoas e de mercadorias na UE. Isto para além se dar continuidade, com prestígio, ao saber fazer que é reconhecido aos portugueses desde a expansão marítima iniciada no século XV.

Por exemplo, a criação de um *hub* no porto de Sines para transbordo da carga dos grandes navios (*transshipment*) para a Europa, uma possibilidade partilhada por muitos especialistas⁷, exige a formação de técnicos especializados e competentes, em diversas áreas, para se possa atrair os principais armadores mundiais e oferecer condições de serviço técnica e economicamente mais favoráveis que outros portos concorrentes.

Se pensarmos no mar como um dos factores identitários de Portugal e como espaço gerador de riqueza, poderio e prestígio, como se afirma no relatório do *Hypercluster da*

⁶ UNCTAD – *United Nations Conference on Trade and Development*.

⁷ Vide, por exemplo, Prof. Shuo Ma, *Transportes em Revista*, Dezembro de 2010.

Economia do Mar [2], então o ensino náutico assume toda a relevância para o modelo de desenvolvimento da economia portuguesa.

A formação moderna e actualizada nos seus conteúdos é fundamental para que se possa trabalhar concorrencialmente no mundo actual e é necessária para o desenvolvimento de estratégias na procura de rentabilidade do sector dos transportes marítimos, quer se trate de infra-estruturas portuárias, de cadeias de logística ou de navios. E é neste contexto que deve ser encarada a formação de quadros superiores na área dos transportes multimodais, da logística e dos portos necessários para o desenvolvimento da “*nova economia do mar*”. Paralelamente, torna-se necessário desenvolver e modernizar, continuamente, a formação nos cursos de pilotagem, de engenharia de máquinas marítimas e de prever a formação dos futuros oficiais electrotécnicos (ETO – *Electro-Technical Officers*), de acordo com as orientações da convenção STCW 2010 e a tecnologia dos modernos navios.

O ensino superior não pode viver para a contemplação de si próprio sendo necessário que atente também à realidade socio-económica onde se insere. A ENIDH, talvez porque o seu *core business* esteja sujeito à acreditação da Agência de Avaliação e Acreditação do Ensino Superior (A3ES) e à da Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA – *European Maritime Safety Agency*), tem procurado estreitar contactos com empresas do sector marítimo-portuário visando a actualização, a difusão e transferência de conhecimento e a valorização económica do conhecimento técnico-científico.

O ensino náutico tem que ter em conta as áreas de desenvolvimento previsíveis no sector dos transportes marítimos para o Horizonte 2020 (H2020⁸). As principais áreas podem ser agrupadas da seguinte forma:

- A – Ambiente: busca de soluções tecnológicas e desenvolvimento de programas de sensibilização orientados para a redução dos gases tóxicos, de efeito de estufa (CO₂, NO_x, SO_x) e das partículas libertadas para a atmosfera em zonas portuárias e litorais. Neste grupo podem-se também incluir os projectos dos portos verdes a utilização combustível mais limpos, como o LNG, biocombustíveis, hidrogénio, e a utilização de células de combustível.
- B – Projecto de navios: desenvolvimento de novos tipos de navios, optimização de cascos e procura de novas soluções de engenharia que tornem os navios mais eficientes, seguros e rentáveis. Neste grupo podemos incluir a construção de navios de grande porte, o desenvolvimento de navios específicos para, por exemplo, apoio às plataformas oceânicas de exploração e prospecção (*ship-suppliers*) e a utilização de sistemas de propulsão diesel-eléctricos.

⁸ Horizonte 2020, Programa-Quadro Comunitário de Investigação & Inovação, 2014-2020.

- C – Telecomunicações: utilização das novas tecnologias de comunicação via satélite para localização dos navios e transmissão de dados em tempo real.
- D – Segurança: actividades de sensibilização, formação e treino para acções de salvaguarda da vida humana e de bens no mar.

Esta divisão não é única, nem é estanque, e procura apenas arrumar algumas ideias desafiantes. Por exemplo, a melhoria da eficiência e a poupança energética nos modernos navios cruzam-se com as questões ambientais do meio marinho e dos portos e com a criação das áreas SECA (*Sulphur Emission Control Area*) definidas ao abrigo do Anexo VI da convenção MARPOL⁹.

A monitorização da qualidade da atmosfera nas zonas portuárias e suas envolventes necessita também nas novas tecnologias da electrónica, das telecomunicações e do processamento de sinais. A formação nestas áreas é importante para o desenvolvimento da economia do mar, podendo ser utilizadas nos portos, nos navios, em actividades de prospecção, ou na exploração e investigação do mar.

Refere-se em [3] que “*num país de forte tradição marítima, verifica-se que o ensino da Náutica nunca foi suficientemente promovido nem organizado. As várias ‘Aulas’ ou ‘Escolas’ de Náutica tiveram vidas efêmeras ou sobressaltadas e, em determinadas épocas, não foram consideradas imprescindíveis para a formação dos marinheiros. Os candidatos a pilotos e os próprios pilotos preferiam uma aprendizagem baseada na experiência a uma baseada em princípios teóricos que só a escola lhes poderia dar.*” Esta velha dicotomia entre teoria e prática é profundamente errada e castradora para o desenvolvimento técnico-científico de uma actividade concorrencial. Ambas as componentes são necessárias, uma para a atempada compreensão e desenvolvimento de novas soluções técnicas, outra para a criação de procedimentos automatizados que visem uma actuação rápida com o cumprimento das regras de segurança e dos padrões de qualidade exigíveis. Neste contexto, sem um navio escola que permita o ensino prático em situações reais, a ENIDH equipou-se com simuladores, laboratórios e oficinas que permitem ministrar o ensino prático necessário. E um dos constantes desafios é criar condições para que a escola mantenha estes equipamentos actualizados e operacionais.

Esta componente prática do ensino é acompanhada e fiscalizada pela EMSA – *European Maritime Safety Agency*, no que diz respeito ao cumprimento das regras de formação de marítimos definidas pela IMO, e pela A3ES – Agência de Avaliação e Acreditação do Ensino Superior, no que diz respeito ao cumprimento do RJIES e legislação complementar. Manter o ensino náutico acreditado por estas duas agências é um desafio diário da ENIDH.

⁹ Marpol (*Marine Pollution*) - Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, criada em 1973.

3. Os desafios futuros da formação náutica

Como se referiu, a preparação dos futuros oficiais da marinha mercante exige actualização tecnológica e o cumprimento das normas de formação internacionais. Como exemplo dum motor de desenvolvimento para a formação com actualização tecnológica, refira-se a questão actual da propulsão diesel-eléctrica dos navios [4, 5]. Esta solução técnica usada por diferentes tipos de modernos navios está ligada à criação da nova categoria de oficiais electrotécnicos (ETO – *Electro-Technical Officer*) prevista no STCW 2010. Uma escola náutica moderna não pode deixar de dar formação nesta área e, por isso, está a ultimar a proposta de criação do curso de licenciatura em engenharia electrotécnica marítima. Para que este curso dê certificação IMO para a categoria funcional de ETO deve incluir novas matérias até agora existentes apenas nos cursos de engenharia convencionais. São, por exemplo, as instalações eléctricas de BT e de MT, transformadores de MT, conversores electrónicos de potência e outros equipamentos para accionamento, distorção harmónica da corrente eléctrica e controlo das máquinas eléctricas. Estas matérias, que são necessárias para compreender as instalações eléctricas e os circuitos de automação de alguns dos modernos navios, são referidas, a diferentes níveis, nas recomendações do STCW Manila 2010.

Também as questões ambientais relacionadas com a limitação dos gases poluentes e de efeito de estufa libertados pelos navios quando atracados e a possibilidade dos navios acostados serem alimentados a partir da rede eléctrica do porto (*cold ironing* [6]), permitindo que os geradores auxiliares sejam desligados para reduzir a poluição do ar, podem dar origem a negócios interessantes para a actividade portuária na área do fornecimento de energia eléctrica. Alguns desses negócios, e também o short sea shipping, poderão dar origem a projectos financiáveis na área do sistema europeu de transportes do H2020. Existe mesmo a proposta para que em 2017 seja aberta uma nova área designada por “*Portos do Futuro*” destinada a actividades de I&D para a optimização do transporte marítimo e de terminais portuários.

Segundo o relatório *Oxford Economics* de 2015 [7], o sector dos transportes marítimos na União Europeia (UE) empregou directamente 615 mil pessoas em 2013, cerca de 80% das quais em empregos no mar, e contribuiu com 56.000 milhões de euros para o PIB da UE. Ainda segundo esse relatório, existiam 38.000 estudantes e cadetes em actividade na UE. Por tudo isto, e numa era de globalização, considera-se importante investir na formação de profissionais para a economia do mar cujo potencial de retorno para o país é elevado.

4. Conclusões

A ENIDH, até por força dos seus estatutos, deve prestar atenção constante à evolução técnica, científica e económica do sector marítimo-portuário e, através da criação e transmissão de conhecimento, contribuir para afirmar Portugal como actor marítimo relevante.

Enquanto escola de ensino superior, esta prática compreende a modernização dos actuais cursos, a criação de outros novos (TeSP, ETO), a participação em actividades de II&D, e a participação na produção de pensamento estratégico para o sector da economia do mar.

Quanto ao problema da transformação da actual Escola num *centro superior de investigação em torno das actividades marítimas*, debatemo-nos com o problema da dimensão do corpo docente que, por ser pequeno, dificulta a criação da massa crítica necessária às tarefas de I&D autónomas. Presentemente, ela só poderá dar frutos se realizada em colaboração com outras instituições de ensino superior e os seus centros de investigação e empresas.

Procurámos demonstrar que o *negócio marítimo* exige a formação séria e actualizada de técnicos para trabalharem concorrencialmente na actividade marítimo-portuária. A maturidade, o *know-how* e a inovação são factores de competitividade económica e como tal devem ser privilegiados nas funções da Escola. E é neste âmbito que as novas preocupações quanto a questões ambientais, as novas carreiras profissionais e as novas soluções de engenharia para navios, entre outras, devem ser consideradas como potenciais sementes para a criação e desenvolvimento de novas áreas do ensino náutico e das actividades de II&D associadas.

O sector dos transportes enfrenta grandes desafios a médio e longo prazo devido a questões ambientais e derivadas da globalização da economia. Sem estratégia e sem conhecimento actualizado para trabalhar competitivamente nos diferentes sectores dos transportes marítimos – que genericamente envolvem serviços, engenharia e logística – Portugal, apesar da extensa fronteira marítima, não conseguirá conquistar uma posição de relevo neste campo.

Referências

- [1] Paulo Jorge Martins da Brázia, *A marinha mercante entre 1945-1985: as grandes armadoras*, Dissertação de Mestrado, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2010.
- [2] *O Hypercluster da Economia do Mar. Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa*, SaeR/ACL, Lisboa, 17 de Fevereiro de 2009.
- [3] José Moreira de Araújo, Luís Miguel Bernardo e Marisa Monteiro, *Catálogo da exposição 250 Anos da criação da Aula Náutica do Porto*, Museu de Ciência da Universidade do Porto, 2012.
- [4] “ABB launches latest Azipod thruster”, *The Motorship*, 26 Mar 2015.
- [5] IEEE Std 45-2002 – *IEEE Recommended Practice for Electrical Installations on Shipboard*, IEEE Press, 2002.
- [6] Theodoros G. Papoutsoglou, *A Cold Ironing Study on Modern Ports, Implementation and Benefits Thriving for Worldwide Ports*, MSc Thesis, School of Naval Architecture & Marine Engineering National Technical University of Athens, 2012.
- [7] “The economic value of the EU shipping industry – update”, *Oxford Economics report*, February 2015.

DOS MARES DA CHINA AO PORTO DE LISBOA NARRATIVAS PORTUGUESAS DA CHINA DE D. JERÓNIMO OSÓRIO A TOMÁS PEREIRA

Comunicação apresentada pela académica
Cristina Costa Gomes e pela doutora Isabel Murta Pina,
em 20 de Outubro

I. Introdução

É pelo mar que, desde o início do século XVI, chegam à Europa as notícias da China transmitidas pelos portugueses. Pelo porto de Lisboa, verdadeiro porto ou porta da Ásia, entram produtos em abundância, mas também conhecimento sobre a China da dinastia Ming¹. Este conhecimento, que vai gradualmente aumentando, diversificando-se e granjeando maior divulgação, sobretudo a partir de meados do século XVI, permite que alguns humanistas portugueses, desde os finais da década de 1540, mesmo sem terem vivência asiática directa, elogiem diferentes dimensões da China nas suas obras, contribuindo, assim, para que se fosse constituindo uma imagem extremamente positiva desse império.

Neste artigo começaremos por abordar um desses humanistas, D. Jerónimo Osório, dado o seu carácter pioneiro, enquanto primeiro autor português a publicar notícias sobre a China. Partindo das suas referências de 1549, ainda breves, iremos de seguida tocar noutros dois autores, João de Barros e Frei Gaspar da Cruz, igualmente precursores na construção do conhecimento europeu da China e cuja obra se distingue pelo carácter de divulgação da imagem daquele país. Posteriormente, iremos centrar-nos, de forma mais aprofundada, nas figuras de três jesuítas portugueses do século XVII, da missão da China, que contribuíram decisivamente, com as suas obras, para a passagem a um novo patamar de conhecimento sobre a China e para a circulação do mesmo na Europa. Referimo-nos a Álvaro Semedo, António de Gouveia e Tomás Pereira, os quais embora conhecidos e com parte da sua produção textual já publicada, continuam a merecer especial atenção. Nalguns casos, note-se que reclamam a edição de obras da sua autoria ainda manuscritas e inéditas, havendo, por isso, ainda muitos caminhos a trilhar.

¹ Sobre a dimensão asiática do porto de Lisboa, veja-se Cristina Costa Gomes, “Lisboa: Porto Asiático (Séculos XVI e XVII)”, in *Revista de Cultura*, 46, 2014, pp. 66-79.

D. Jerónimo Osório

D. Jerónimo Osório (1515-1580), um dos grandes vultos da cultura portuguesa do século XVI, é o autor da mais antiga referência à China feita por um português num livro impresso em Portugal, o tratado *De Gloria*.

Nesta obra escrita em latim e editada em Coimbra no ano de 1549², o futuro bispo de Silves enaltecia a China, nação da qual afirmava ser difícil existir outra que lhe fosse comparável, acentuando a sua singularidade em diversos aspectos, especialmente na sua dimensão cultural³. Realçava a importância dos letrados e dos estudos literários neste império, assim como o sistema de exames da administração e a antiguidade dos seus livros impressos⁴.

Representando a China como um país onde a sabedoria dos letrados se encontrava ao serviço do Estado e do interesse público, D. Jerónimo Osório declarava com ampla admiração que ali “se dava tanto apreço ao saber que de modo algum se admite que o mando supremo seja concedido senão àquele homem que demonstrar que adquiriu completamente toda a espécie de conhecimentos”⁵. Tal poder supremo apenas se encontrava ao alcance, insistia, daqueles que “julgam ser os melhores em merecimento da sabedoria”⁶. Ou como asseverava ainda na mesma obra, pela boca de um personagem do diálogo que compôs, Metelo: “(...) Se é verdadeira a afirmação de Platão que há-de

² A obra *De Gloria* teve significativa circulação, com várias edições que se seguiram à de 1549. Efectivamente, logo em 1552 surgiu uma segunda edição, em Florença, e ao longo do resto do século, vieram à luz mais catorze edições, a que se podem acrescentar outras sete no século seguinte. Cf. *Tratado da Glória*, pp. 20-22.

³ Sobre D. Jerónimo Osório e a sua abordagem à China, veja-se Américo da Costa Ramalho (org.), *Latim Renascentista em Portugal*, Coimbra, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1985, pp. 174-177; Rui Loureiro, “Antologia Documental, Visões da China na Literatura Ibérica dos séculos XVI e XVII” in *Revista de Cultura*, nº 31 (I série), Instituto Cultural de Macau, Abril/Junho 1997, p. 42; João Manuel Nunes Torrão, “A China na obra de D. Jerónimo Osório, separata das actas do Congresso Internacional Humanismo Português na Época dos Descobrimentos”, pp. 449-460 (<http://www2.dlc.ua.pt/classicos/China.pdf>).

⁴ Esta tecnologia, embora muito recente na Europa, era, segundo Osório, utilizada na China desde tempos remotos: “(...) na impressão de livros, os caracteres de bronze, que só há pouco se usam entre nós, são usados por eles há tempos quase infinitos”. *Tratado da Glória*, ed. A. Guimarães Pinto, Lisboa, Imprensa Nacional, 2005, p. 141. De facto, a impressão na China, pela técnica de xilografia, remonta ao século VII. Quanto à técnica de impressão por caracteres móveis, menos usada, foi igualmente desenvolvida na China antes de o ser na Europa, recuando a meados do século XI. Veja-se, por exemplo, Francesca Bray, *Technology and Society in Ming China (1368-1644)*, [Washington:] Society for the History of Technology-American Historical Association, 2000, pp. 10-11; Cynthia J. Brokaw & Kai-wing Chow (eds.), *Printing and Book Culture in Late Imperial China*, Berkeley, University of California Press, 2005, pp. 8-16; ou ainda Benjamin A. Elman, *A Cultural History of Modern Science in China*, Cambridge (Mass.)-Londres: Harvard University Press, 2006, pp. 80-82.

⁵ Osório, *Tratado da Glória*, p. 141.

⁶ Osório, *Tratado da Glória*, p. 142.

ser feliz a República que se entregar à governação dos filósofos⁷, os chineses devem ser considerados felizes”⁸.

Note-se que as notícias da China no tratado De Gloria, que não se limitam à dimensão cultural (fala, por exemplo, da vastidão da China, da civilidade dos chineses e do seu amor às artes ou da vitalidade do seu comércio⁹), voltariam a ser retomadas por D. Jerónimo Osório, na sua obra editada em 1571, *De rebus Emmanuelis gestis*¹⁰, onde surgem ainda tópicos como o da existência de uma língua erudita, falada por todos os letrados (o mandarim ou guanhua, a língua comum da administração imperial¹¹), assim como uma alusão à Grande Muralha¹².

Estes tópicos serão recorrentes e mais ou menos desenvolvidos por outros autores portugueses durante os séculos XVI e XVII.



Figura 1 - D. Jerónimo Osório, *Tratado De Gloria* (Coimbra, 1549)

⁷ Como nota João Manuel Nunes Torrão, é conhecida a preferência de Osório por Platão, cuja obra muito admirava, a par da de Cícero e das Sagradas Escrituras. Osório apresenta a sociedade chinesa repartida por três grandes grupos, ao modo da cidade ideal que surge na *República* de Platão. Cf. “A China na obra de D. Jerónimo Osório”, pp. 457-458.

⁸ Ao que o outro personagem retorquia que para serem os mais felizes seria necessário que a sua filosofia tivesse bases sólidas. Porém, segundo se contava, os chineses “cultivavam uma espécie de saber abastardado por inúmeros erros e superstições mágicas”. Osório, *Tratado da Glória*, p. 142.

⁹ “(...) é difícil que exista alguma nação comparável à chinesa, quer no que se refere à grandeza das cidades, quer à formosura dos edifícios, quer à civilidade e modo de viver, quer ao ardente amor das artes”. *Tratado da Gloria*, p. 141.

¹⁰ Esta obra teve edição portuguesa sob o título *Da vida e feitos d’El Rey D. Manoel*, Lisboa, Impressão Régia, 1804-1806.

¹¹ A percepção da existência de uma língua comum do funcionalismo e a atribuição de um nome a essa língua, “língua mandarim” ou “mandarina”, parece remontar à primeira metade da década de 1550. Nessa altura, Leonel de Sousa, numa carta ao infante D. Luís, referia uma língua especial que os letrados utilizavam, que comparava ao Latim, como daí em diante se tornará recorrente fazê-lo.

¹² “Os vales e planícies intermédias, fortificam-no os chineses com muralhas tão largas que com facilidade repelem os assaltos dos citas”. Cit. por João Manuel Nunes Torrão, “A China na obra de D. Jerónimo Osório”, p. 452.

João de Barros

Logo após a obra de D. Jerónimo Osório de 1549, João de Barros (1496-1570) prosseguiu no mesmo registo de elogio relativamente à China, nas suas *Décadas da Ásia*, a partir de fontes orais e escritas, algumas das quais chinesas, que lhe foram chegando, ao longo dos anos, pelo porto de Lisboa.

Na qualidade de feitor da Casa da Índia, entre os anos de 1533 e 1567, Barros encontrava-se numa posição privilegiada para escrever sobre a China, país para o qual nunca viajou. No porto de Lisboa, contactou ao longo de mais de três décadas directamente com as cargas das naus da Carreira da Índia, que a par das especiarias e de outros produtos exóticos, incluíam também relatos, roteiros, mapas, livros, assim como todo o tipo de correspondência oficial e privada. Para além das cargas, contactou também com as gentes chegadas a bordo e com as suas histórias.

Barros é o primeiro autor europeu a testemunhar explicitamente, num texto impresso, ter recorrido a vária documentação chinesa, que ele próprio solicitou a outros portugueses que se encontravam na Ásia, assim como a um chinês capaz de proceder à sua tradução/interpretação, também mandado vir para Lisboa. Na *Década III* (Lisboa, 1563), no capítulo dedicado à descrição geográfica da China, podemos ler:

“A qual [carta geográfica] mandamos vir de là com hum Chij, pera à interpretação della, & dalguuns liuros seus que tambem ouemos. E ante[s] desta carta [geográfica] tinhamos auido hum liuro de Cosmographia de pequeno volume com táuoas da situação da terra, & comentairo sobre ellas á maneira de jtinero”¹³.

A carta geográfica da China, a que Barros começa por se referir, incluía “todollos montes, rios, cidades, villas, com seus nomes escriptos na letra delles”, ou seja, era uma carta de produção chinesa, possivelmente o *Guang yutu* [Atlas Terrestre Alargado], editado pela primeira vez por volta de 1555 e que teve uma ampla circulação na China Ming (1368-1644)¹⁴.

Entre as novidades que observara nesta carta, Barros destacava também a Grande Muralha, a qual, segundo o próprio, ao vê-la pintada pelos chineses lhe causara “grande

¹³ João de Barros, *Da Ásia*, Terceira *Década*, Livro II, cap. VII, “*Em que se descreue a terra da China & relata alguãs cousas que há nella, & principalmente da cidade de Cantam que Fernam Perez ya descobrir*”, fl. 44v. A referência à carta e ao intérprete chinês já tinham surgido na *Primeira Década*, publicada em Lisboa em 1552 (fl. 106; *Ásia de João de Barros, Primeira Década*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988, pp. 337, 350-351).

¹⁴ Mapa atribuído ao cartógrafo Luo Hongxian (1504-1564). Sobre a identificação do mapa usado por Barros e para alguma informação sobre o mapa em si e o respectivo autor, vejam-se Liam Brockey, “The first China Hands: The Forgotten Iberian Origins of Sinology”, in Christina H. Lee (ed.), *Western Visions of the Far East in a Transpacific Age, 1522-1657*, Ashgate, 2012, p. 75; e Timothy Brook, *The Troubled Empire. China in the Yuan and Ming Dynasties*, Cambridge (Mass.)-Londres, The Belknap Press of Harvard University Press, 2010, pp. 173-175.

admiraçam”¹⁵. Quanto ao livro de Cosmografia, à maneira de itinerário, poderia ser um manual utilizado pelos correios da administração chinesa, o Huanyu Tongqu [Livro das Estradas do Reino]¹⁶. Todo este conjunto de informação a que Barros teve acesso em Lisboa levou-o a retratar a China num tom laudatório, afirmando, por exemplo, logo na Década I (Lisboa, 1552), a superioridade do rei da China em relação aos outros soberanos asiáticos, em termos de “térria, pouo, potencia, riqueza e policia”¹⁷; a superioridade dos rendimentos da China comparativamente aos dos reinos europeus¹⁸, como terra “tam gróssa e abastáda de tudo”; ou a superioridade do engenho chinês, que tornava possível que se fizessem “obras de todo genero tam primas e sotijs que nam parecem feytas com dedos mas que as laourou a natureza”¹⁹.

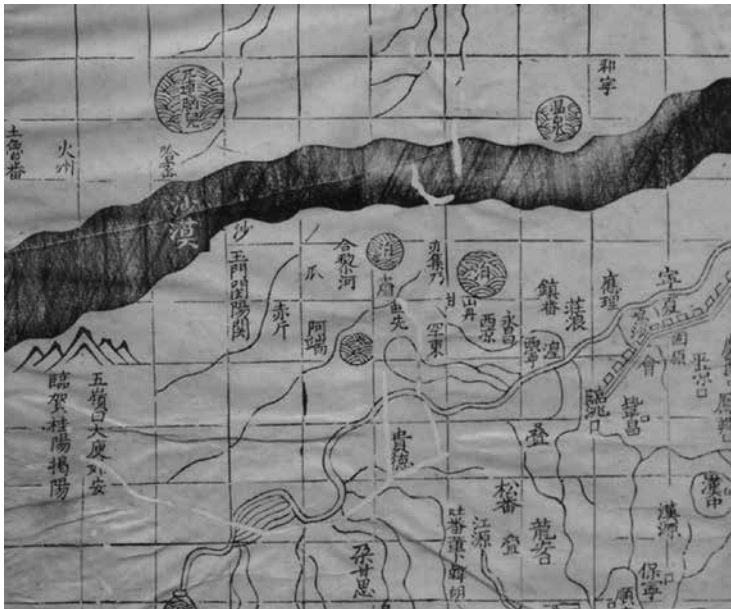


Figura 2 - Pormenor do Mapa Terrestre Alargado (Guang yutu) de Luo Hongxian, datado de c. 1555. Repare-se na representação da Grande Muralha, à direita. Na parte superior, a larga faixa preta que se destaca representa o deserto do Gobi

¹⁵ Barros, *Década III*, fl. 45.

¹⁶ Liam Brockey, “The first China Hands: The Forgotten Iberian Origins of Sinology”, p. 76.

¹⁷ Barros, *Década I*, p. 350.

¹⁸ Barros, *Década I*, p. 350 (“(...) e se é verdáde a jnterpretaçam dos numeros de sua conta, parece me que tem mór rendimento que todolos reynos e potencias da Európa”).

¹⁹ Barros, *Década I*, p. 351. Sublinhe-se ser perfeitamente natural o fascínio dos europeus perante a riqueza ou o engenho chinês durante a dinastia Ming. Com efeito, esta usufruiu de um nível de riqueza nunca antes alcançado por outra dinastia chinesa. Por outro lado, as coleções de arte deste período, que chegaram até nós, são um testemunho inequívoco da enorme concentração de riqueza e de talento na China, mormente na corte imperial. Veja-se a este propósito David M. Robinson, *Culture, Courtiers and Competition. The Ming Court (1368-1644)*, Cambridge (Mass)-Londres, Harvard University Asia Center, 2008.

Frei Gaspar da Cruz

Se o conhecimento da China produzido e divulgado pelos humanistas Jerónimo Osório e João de Barros assentou em fontes indirectas chegadas ao porto de Lisboa, outros autores partiram a bordo das naus da Carreira da Índia e tiveram experiência no terreno, contribuindo decisivamente para o aumento da informação sobre a China. Entre estes sublinhe-se o caso de Frei Gaspar da Cruz (c. 1520-1570), que partiu de Lisboa para a Ásia em 1548 e aí regressou no ano de 1557, durante o período em que Barros era o feitor da Casa da Índia²⁰.

Se Jerónimo Osório foi o primeiro autor português a escrever sobre a China Ming numa obra editada, e Barros o primeiro a fazer alusão à utilização de fontes chinesas e de recurso a um chinês para a sua tradução e interpretação, Gaspar da Cruz assume-se, por sua vez, como autor da primeira obra inteiramente dedicada à China Ming a ser impressa na Europa, o Tratado das Coisas da China, editado em Évora, no ano de 1570²¹. Nesta obra, retrata-se, numa linha de continuidade com as obras anteriores, a China de forma apologética, como verdadeiro modelo, cujo único defeito era, na óptica do dominicano, o facto de não ser cristá. Cruz enaltece as formas de governo, a imparcialidade da justiça, os castigos exemplares, o respeito existente pelas hierarquias, mais uma vez a enorme habilidade manual dos chineses, o ordenamento urbano, entre outros aspectos²².



Figura 3 - Folha de rosto da primeira edição da obra de Frei Gaspar da Cruz, *Tratado em que se contam muito por extenso as cousas da China* (Évora, 1569-1570)

²⁰ Fr. Gaspar da Cruz esteve na cidade de Cantão durante cerca de um mês, entre finais do ano de 1556 e inícios do seguinte.

²¹ Note-se que a obra foi começada a imprimir ainda em 1569, vindo a ser concluída já em Fevereiro de 1570. Por outro lado, importa salientar que embora seja considerada de facto a primeira obra sobre a China, no seu apêndice incluía uma “Relação da Cronica do Rey Dormuz, & da fundaçam da cidade Dormuz”. Veja-se, por exemplo, de Rui Loureiro, “Gaspar da Cruz, primeiro sinologo europeu” in *Nas Partes da China*, Lisboa: CCCM, 2009, pp. 113-128.

²² Frei Gaspar da Cruz, *Tratado das Coisas da China* (Évora, 1569-1570), ed. de Rui Loureiro, Lisboa, Edições Cotovia, 1997.

II. Jesuítas portuguesas e suas narrativas

Por meio dos autores referidos, mas de vários outros (nomeadamente Galeote Pereira²³ ou Fernão Mendes Pinto²⁴ que aqui não focamos²⁵), a imagem da China vai-se paulatinamente estruturando e consolidando, embora seja com a entrada dos jesuítas na China continental e o estabelecimento da missão (1583)²⁶ que se vai efectivamente operar uma verdadeira “revolução”, em termos da quantidade e qualidade desse conhecimento sobre a China.

Neste artigo, o nosso objectivo é precisamente privilegiar a análise das narrativas dos três jesuítas do século XVII, já referidos, mais ou menos abordadas ou até inéditas, mas fundamentais no aprofundamento e divulgação das representações europeias da China dos finais da dinastia Ming e inícios da Qing (1644-1912).

Começemos pelo primeiro desses jesuítas, Álvaro Semedo.

1. Álvaro Semedo (1585-1658)

Álvaro Semedo, um jesuíta português associado à missão da China por cerca de 45 anos, entre 1613 e 1658, o ano da sua morte, é sobretudo conhecido pela sua obra *Imperio de la China y Cultura Evangelica en Él*, publicada pela primeira vez em 1642 (Madrid), durante o período em que foi procurador da missão à Europa (1637-1644).

Nessa obra, Semedo retrata de forma sistemática e extensa a China dos finais da dinastia Ming, assim como a respectiva missão jesuíta. De qualquer modo, deve salientar-se que a informação que disponibilizou sobre a China não teve início com a edição desta obra, nem se limitou a ela, já que outras cartas e relatos redigidos por Semedo²⁷, igualmente fornecem informações adicionais, nomeadamente sobre os conturbados anos de transição entre os Ming e os Qing²⁸.

A obra de Semedo, *Imperio de la China*, inscreve-se numa linha de continuidade relativamente à publicada pela Companhia de Jesus, em 1615, em nome do anterior

²³ Galeote Pereira, *Algumas cousas sabidas da China*, ed. de Rui Loureiro, Lisboa, CNCDP, 1992.

²⁴ *Fernão Mendes Pinto and the Peregrinação: Studies, Restored Portuguese text, Notes and Indexes*, ed. de Jorge dos Santos Alves, Lisboa, Fundação Oriente, 2010.

²⁵ Veja-se para um panorama geral dos autores do século XVI que tratam sobre a China Rui Loureiro, *Fidalgos, Mandarins e Missionários. Portugal e a China no Século XVI*, s.l.: Fundação Oriente, 2000; e Francisco Roque de Oliveira, *A construção do conhecimento português sobre a China, c. 1500-c. 1630. Impresses e manuscritos que revelaram o mundo chinês à Europa culta* (tese de Doutoramento apresentada à Universitat Autònoma de Barcelona, Departamento de Geografia, texto policopiado, 2003).

²⁶ Para uma visão geral, veja-se, por exemplo, Liam Brockey, *Journey to the East: The Jesuit Mission to China 1579-1724*, Cambridge (Mass.)-Londres, Belknap Press, 2007.

²⁷ Trabalho que se encontra a ser desenvolvido por Isabel Murta Pina, no âmbito de um projecto de investigação centrado em Álvaro Semedo e respectiva obra.

²⁸ Sobre este período, pode ver-se, por exemplo, Jonathan Spence & John E. Wills, Jr. (eds.), *From Ming to Ch'ing*, New Heaven-Londres, Yale University Press, 1979.

procurador da missão da China, Nicolas Trigault (1577-1628), feita a partir do manuscrito de outro jesuíta, Matteo Ricci (1552-1610), e intitulada *De Expeditione Christiana apud Cina (Augsburg)*²⁹. Nomeado, cerca de 25 anos depois, como segundo procurador à Europa, Semedo veio a assinar aquela que constituiu a segunda grande obra sobre a China e a respectiva missão, editada pela Companhia de Jesus ainda na primeira metade do século XVII.

Neste livro, classificado por Semedo como uma relação breve ou sucinta, que se pretendia clara e actualizada, onde se procuravam reunir as informações que andavam espalhadas por muitos outros livros, Semedo dizia ainda limitar-se a apresentar a verdade, ao mesmo tempo que denunciava as fantasias que na Europa se continuavam a reproduzir sobre a China, por exemplo, sem que a ele se refira explicitamente, através do best seller do frade agostinho Juan González de Mendoza, publicado em 1585³⁰ e que foi a mais popular das obras sobre a China impressa na Europa do século XVI³¹.

A fiabilidade da informação transmitida por Semedo, seja no livro, seja no corpo documental, advém desde logo da sua experiência no terreno, para a qual o próprio chama a atenção no *Imperio de la China*, vivência que era então de 22 anos³², ou noutro relato, onde mais uma vez reclama essa mesma experiência, que era já de 35 anos³³. Durante aquele período, diz no *Imperio de la China*, para além de ter percorrido diversas partes do país, dedicara-se ao estudo da língua e da cultura, tendo-se praticamente “naturalizado”, segundo a sua própria expressão, ao ponto de, como os demais jesuítas da missão, se ter quase esquecido das suas origens, isto é, da sua “natureza, língua, trajes e costumes”³⁴.

No Império de la China são, além disso, recorrentes as referências às crónicas e livros chineses vistos por Semedo, sem que proceda, porém, à sua identificação, uma prática que se tornaria comum pouco depois, a partir de António de Gouveia. A autori-

²⁹ Nicolas Trigault, S.J., *Histoire de l'Expédition Chrétienne au Royaume de la Chine 1582-1610*, Paris, Desclée de Brouwer, 1978 [1ª edição: 1615, em Latim]. Sobre a viagem de Trigault à Europa, enquanto procurador da missão da China, o estudo de referência continua a ser o de Edmond Lamalle, S.J., “La Propagande du P. Nicolas Trigault en faveur des Missions de Chine (1616)”, *Archivo Historico Societatis Iesu*, 9 (1940), pp. 49-120.

³⁰ Juan González de Mendoza, *Historia del Gran Reino de la China*, Madrid, Miraguano-Polifemo, 2008 [1ª edição: 1585].

³¹ *Historia de las cosas más notables, ritos y costumbres del gran reyno de la China*. No curto espaço de quinze anos, esta obra teve cerca de quarenta edições em diferentes línguas europeias. Note-se que Mendoza nunca esteve na China, e que fez amplo uso de textos como o de Galeote Pereira (composto em 1555, permaneceu manuscrito em português, tendo uma larga difusão europeia a partir da edição italiana, intitulada *Nuovi Avisi delle Indie di Portogallo*, Veneza, 1563) ou o de Gaspar da Cruz. Sobre esta obra, veja-se, por exemplo, o interessante artigo de Lara Villà, “La *Historia del Gran Reino de la China* de Juan González de Mendoza. Hacia un estudio de las crónicas de Oriente en la España del Siglo de Oro” in *Boletín Hispánico Helvético*, vol. 21 (primavera 2013), pp. 71-97.

³² Semedo 1642, Prólogo.

³³ “Breve Relação do Estado actual da Monarquia da China, composta pelo Padre Álvaro Semedo”, Macau, 30/11/1645, ARSI, Jap.Sin. 161, fl. 306.

³⁴ *Imperio de la China*, p. 2.

dade de Semedo advém-lhe ainda do testemunho dos próprios chineses, ao qual se refere frequentemente no seu livro, e que lhe permitiram uma melhor compreensão daquilo que observava e vivenciava.

Este livro está próximo de obras anteriores, no que diz respeito ao formato ou estrutura, assim como aos tópicos abordados, sendo possível desde logo estabelecer linhas de afinidade relativamente a livros como o de Nicolas Trigault, naturalmente, mas até mesmo como o de Juan González de Mendoza.

No que toca à informação sobre a China, repete, portanto, aspectos como o da sua geografia física, grandeza, governo, sistema de justiça e prisões, história, cortesias, questões da língua e da escrita, educação e sistema de exames, tecnologia e ciências, artes, poesia, música, religião e superstições, assuntos militares, entre muitos outros. Mas, ao fazê-lo, Semedo actualiza, corrige e aprofunda todo um conjunto de informações, num discurso que é muitas vezes feito na primeira pessoa e com uma narrativa, de um modo geral, clara, rigorosa e cativante, repleta de curiosidades e pequenas histórias destinadas a prender a atenção de um público europeu desejoso de “solidas notícias”³⁵.

Embora mais não pretendendo que relatar a verdade, Semedo asseverava no Imperio de la China que, ainda assim, as notícias sobre aquele país não deixariam de ser menos fascinantes ou, nas suas palavras, “de menos admiracion”³⁶. Perpassa, pois, por esta obra uma imagem extremamente favorável da China, própria, aliás, da produção europeia dos séculos XVI e XVII.

A mesma imagem está igualmente presente no restante corpo documental de Semedo, onde claramente se enuncia “a vantagem que aquela monarquia faz às mais de toda a Ásia em tudo”³⁷. Em registo semelhante, mas de modo bastante mais desenvolvido, no Imperio de la China Semedo elogia a grandeza de um reino quase tão extenso como toda a Europa³⁸, com um governo e administração notáveis³⁹, onde se verificava um rigoroso cumprimento das leis. Elogia ainda a abundância e auto-suficiência da China, por aí existir tudo o que era necessário à vida humana⁴⁰ e por ter os melhores produtos de toda a Ásia⁴¹. Os chineses, em número tão grande que Semedo nunca deixara de se sentir

³⁵ *Imperio de la China*, p. 3.

³⁶ *Imperio de la China*, Prólogo.

³⁷ Carta de Álvaro Semedo ao Padre Geral, s.d., Europa, ARSI, Fondo Gesuitico (fólios não numerados).

³⁸ *Imperio de la China*, p. 47.

³⁹ Note-se que as questões do governo e da administração constituíram um dos aspectos mais unanimemente admirados pelos europeus, no século XVII. Todos os que escrevem sobre a China dedicam uma parcela significativa a estes aspectos, permitindo aos europeus acumularem informação volumosa e razoavelmente precisa sobre o governo chinês. Donal Lach & Edwin J. Van Kley, *Asia in the making of Europe*, Vol. III: *A Century of Advance*, livro IV, Chicago-Londres, The University of Chicago Press, 1993, p. 1579.

⁴⁰ *Imperio de la China*, p. 9.

⁴¹ *Imperio de la China*, p. 13.

perplexo, eram descritos como gente afável, companheira, cortês⁴², inclinada à virtude⁴³, de singularíssima agudeza, dados a uma grande urbanidade, polícia e cerimónia, para além de serem hábeis ou “engenhosos de mãos”⁴⁴. Num país onde o comércio assumia uma incrível dimensão, os chineses eram naturalmente mercadores⁴⁵. A sua arquitectura, embora menos aparatosa e resistente do que a europeia, era mais cómoda e limpa⁴⁶; quanto às suas alfândegas, eram apontadas como exemplo para as europeias⁴⁷. Era, além disso, o país onde se estimava de tal forma o saber⁴⁸ (alcançado por meio de um esforço hercúleo⁴⁹), que este surgia intimamente ligado ao poder e ao prestígio sócio-económico. Num país onde a impressão era mais antiga do que na Europa⁵⁰, Semedo notava que não só os chineses produziam grande quantidade de livros, por um custo reduzido, como tinham liberdade para publicarem tudo aquilo que queriam⁵¹.

Por meio destes e de outros aspectos, presentes sobretudo no seu livro, mas também no seu corpo documental, Semedo transmite à Europa da primeira metade do século XVII uma representação da China e dos chineses deveras favorável que, no entanto, não se inibe de contrabalançar com algumas críticas ou aspectos menos positivos, que não se limitam ao habitual âmbito da religião e da superstição. Por exemplo, apesar da enorme riqueza da China, na verdade era ínfimo o número de ricos (muito menor do que na Europa), em oposição à imensidão de pobres⁵², chegando mesmo a referir-se ao “povo miserável”⁵³. Na densidade populacional, por um lado alvo da sua admiração, identificava, por outro, uma das principais causas da pobreza que afectava a China, o

⁴² *Imperio de la China*, p. 39.

⁴³ *Imperio de la China*, p. 41.

⁴⁴ *Imperio de la China*, p. 42.

⁴⁵ *Imperio de la China*, p. 37. Note-se que a doutrina confuciana coloca na base da pirâmide social os mercadores. Porém, na China Ming o estatuto real dos mercadores era bastante elevado. Por oposição, os agricultores, no topo da pirâmide social na doutrina confuciana, eram na prática o grupo mais baixo. Veja-se Timothy Brook, *The troubled empire: China in the Yuan and Ming dynasties*, Cambridge (Mass.)-Londres, The Belknap Press, 2010, pp. 154-155.

⁴⁶ *Imperio de la China*, p. 7. Nicolas Trigault classificava a arquitectura chinesa como sendo inferior à europeia, perspectiva partilhada pela generalidade dos autores europeus do século XVII. Tal não sucede, porém, no caso de Semedo.

⁴⁷ *Imperio de la China*, p. 19.

⁴⁸ Segundo Semedo “*Tan honrado es el saber entre quien sabe estimar lo que merece toda verdadera estimación*”, *Imperio de la China*, p. 61.

⁴⁹ “*Tanto conocen ser necesario trabajar para saber; i la verdad cosa vanissima es el creer alguno, que sabe algo, si no trabajó mucho*” *Imperio de la China*, p. 57.

⁵⁰ Semedo dizia recuar a técnica da impressão ao início da Era Cristã, embora, na verdade, aquela remonte apenas ao século VII.

⁵¹ *Imperio de la China*, pp. 17, 54.

⁵² *Imperio de la China*, pp. 14-15.

⁵³ “*Pueblo miserable*”, *Imperio de la China*, p. 118. Também o jesuíta espanhol Adriano de las Cortes, que em 1625 naufragou nas costas da China, afirmava, no seu relato preparado no ano seguinte que, de um modo geral, os chineses eram pobres e infelizes (Adriano de las Cortes, *Le Voyage en Chine d'Adriano de las Cortes s.j.* (1625), ed. de Pascale Girard, Paris, Chandeigne, 2001, p. 144).

que o distingue dos autores coevos⁵⁴. O tom crítico de Semedo é ainda perceptível no modo de negociar dos chineses, marcado pelas pequenas astúcias ou artimanhas, algumas das quais registava de um modo satírico. Assinala-se a venda de perdizes às quais era retirada a carne, substituída por outro recheio; ou de cavalos velhos, engordados e pintados, vendidos como novos, ao crepúsculo, para que o comprador não desse conta do engodo⁵⁵. Semedo igualmente denuncia a paixão dos chineses pela alquimia⁵⁶, ou o costume feminino de enfaixar os pés, que rotulava de “gran tontería”⁵⁷. Registo menos positivo podemos encontrar ainda no que diz respeito à Grande Muralha, que impressionara Barros, mas da qual Semedo diz ter então “más fama que efecto”⁵⁸; ou no facto de os chineses terem negligenciado a arte e a tecnologia da guerra, assim abrindo as portas à queda da dinastia Ming; ou no desperdício de pólvora nos fogos de artifício tão caros aos chineses: de acordo com o autor, num único ano de espectáculos de pirotecnia gastavam uma quantidade de pólvora equivalente à necessária para cinco anos de guerra⁵⁹.

No geral, o contributo de Semedo faz-se em linha de continuidade com o período que o antecedeu, residindo muita da sua importância na já mencionada actualização e maior riqueza de detalhe em determinados elementos que disponibilizou, assim como na sua habilidade para ilustrar muita dessa informação, recorrendo frequentemente a pequenas histórias capazes de divertir e seduzir o leitor ou ouvinte. Assim sucede, por exemplo, quando, ao abordar o sistema de exames, salienta a necessidade de os candidatos apresentarem as suas composições em excelente caligrafia, pois soubera de um caso em que um desses candidatos reprovara unicamente por abreviar alguns dos traços do carácter de “cavalo”. Pese embora a qualidade da sua prova, contava Semedo com graça, que o examinador fora implacável no seu veredicto, pois “El caballo sin quatro pies no puede andar”⁶⁰. Também ao tratar da reclusão das mulheres na China e da natureza inviolável dos seus aposentos, era em tom mordaz que relatava que quando um homem já casado pretendia escapar-se ao castigo paterno, nada melhor do que se refugiar no quarto da sua mulher⁶¹.

O aprofundamento do conhecimento sobre a China que Semedo veio possibilitar através da sua obra, fica perfeitamente patente em tópicos como o da língua chinesa e da escrita, que desenvolve particularmente⁶². Fica igualmente patente em questões como o

⁵⁴ *Imperio de la China*, pp. 13-14. Durante o século XVII, a posição mais comum entre os observadores europeus é considerarem a enorme população da China como sinal de força e riqueza, mais do que de pobreza. Cf. Donald Lach e Van Kley, *Asia in the Making of Europe*, livro IV, 1993, p. 1593.

⁵⁵ *Imperio de la China*, pp. 37-38. Gaspar da Cruz já fizera referência a estratégias semelhantes, como o de encher galinhas com água ou areia para as poder vender como mais pesadas. No seu entender, os mercadores chineses eram “*comunmente falsos e mentirosos e trabalham quanto podem paea fazer ruindades nas fazendas com que enganem os compradores*” (*Tratado das coisas da China*, pp. 153, 156).

⁵⁶ *Imperio de la China*, p. 38.

⁵⁷ *Imperio de la China*, p. 47.

⁵⁸ “(...) *aquella tan celebre muralla corriendo por espacio de trecientas leguas*”. *Imperio de la China*, p. 33.

⁵⁹ *Imperio de la China*, p. 133.

⁶⁰ *Imperio de la China*, p. 65.

⁶¹ *Imperio de la China*, p. 48.

⁶² Veja-se, por exemplo, D. E. Mungello, *Curious Land: Jesuit Accommodation and the Origins of Sino-logy*, Honolulu, University of Hawaii Press, 1989, pp. 76-79.

do percurso de estudos e sistema de exames, em que igualmente inova relativamente a autores anteriores. Neste âmbito Semedo descreve, por exemplo, de forma envolvente, toda a dinâmica e rebuliço de um dia de provas (a que assistira em Nanquim), com os milhares de candidatos a afluírem ao local do exame a serem revistados, a entrarem nos pequenos cubículos – onde, Semedo dava conta de ficar um soldado por debaixo da respectiva mesa, para servir e guardar o candidato, ao qual, acrescentava numa incursão já pela esfera da fantasia, era colocado um “pau entalado na boca”, para não causar a menor perturbação ao candidato⁶³.

Estes são, pois, alguns exemplos das representações sobre a China transmitidas à Europa por Semedo, que assim teve um importante contributo na acumulação de conhecimento sobre aquele Império. A influência de Semedo, saliente-se, fez-se tanto de forma directa, sobretudo através do seu livro, como indirecta, porquanto a informação por si disponibilizada viria a ser integrada ou mesmo reproduzida em obras posteriores de outros autores⁶⁴.

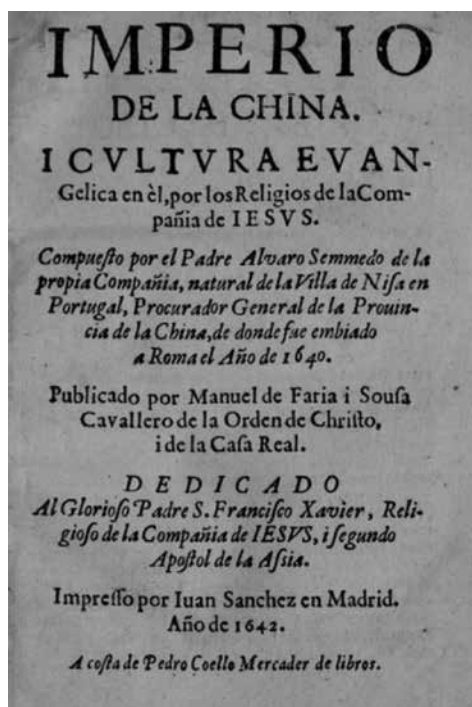


Figura 4 - Folha de rosto da primeira edição de Imperio de la China, de Álvaro Semedo (Madrid, 1642)

⁶³ Veja-se *A Cultural History of Civil Examination in Late Imperial History*, Berkeley-Los Angeles-Londres, University of California Press, 2000.

⁶⁴ Algumas das quais de grande circulação, como é o caso da *China Illustrata* de Athanasius Kircher, cuja primeira edição remonta a 1667.

2. António de Gouveia

“Dos liuros, que tem saydo da China” escrevia António de Gouveia na sua obra *Monarchia da China* diuidida em seis edades, “os de mayor aplauso sam os dos Padres Nicolao Trigault, e Aluaro Semmedo”⁶⁵.

António de Gouveia e esta sua obra, concluída na China (Fuzhou) em Janeiro de 1654, é pois o segundo jesuíta e respectiva narrativa que analisamos. A *Monarchia da China*, manuscrito de 500 páginas, inédito até ao presente, encontra-se neste momento a ser transcrito para aquela que será a sua primeira edição e estudo⁶⁶.

Enviada a obra para a Europa, em data desconhecida, nunca chegou a ser publicada e, por isso, não teve o impacto e circulação do livro de Semedo, tendo sido em larga medida esquecida. Desta forma, continua actualmente a não lhe ser reconhecida a sua condição de primeira História da China escrita por um europeu, mais propriamente um português. Essa condição tem sido atribuída, na verdade, à obra *Sinicae historiae decas prima*, editada em 1658 (Munique)⁶⁷, assinada pelo jesuíta italiano Martino Martini (1614-1661), o terceiro procurador da missão da China à Europa, para onde foi enviado em 1650⁶⁸.

Tal como Semedo, a experiência chinesa de Gouveia foi longa, pois viveu na China continental por mais de quatro décadas, entre 1636 e 1677, período em que se dedicou ao estudo da língua e da escrita que lhe permitiram vir a fazer uso dos livros chineses: “e ainda que entrei tarde”, como o próprio dizia (de facto, chegou a Macau aos 41 anos e entrou na missão aos 44), “contudo alcancei por merce de Deos, e continuo estudo ler pellas Cronicas sínicas”⁶⁹, utilizadas na composição da sua *Monarchia da China*, mas também na sua anterior (e primeira) obra de grande extensão, a *Ásia Extrema*, concluída em 1644⁷⁰.

Nesta última, com uma estrutura semelhante à obra de Semedo, dedicada quer à China, quer à sua missão, Gouveia já apresentara um esboço deste seu segundo trabalho, uma vez que alguns capítulos versavam a história da China. Na *Ásia Extrema*, como depois na mais extensa e detalhada *Monarchia da China* é possível identificar algumas das fontes chinesas a que Gouveia recorreu, como são os casos do Clássico confucionista da História/Shujing; das Memórias Históricas/Shiji de Sima Qian (149-90 aC), considerado o primeiro historiador chinês; do Huainanzi (Mestres de Huainan), tal como a obra anterior datada da dinastia Han (206 aC-220 dC); do Atlas terrestre Guang Yutu

⁶⁵ António de Gouveia, *Monarchia da China*, Prologo, fl. II.

⁶⁶ Projecto que se encontra a ser realizado, no âmbito de pós-doutoramento, por Cristina Costa Gomes.

⁶⁷ Sobre esta obra, veja-se, por exemplo D. E. Mungello, *Curious Land*, pp. 124-133.

⁶⁸ Martino Martini foi eleito procurador em 1650, ano em que partiu, por via do Fujian, para as Filipinas. Chegando à Europa (Noruega) em 1653, entrou em Roma no ano seguinte.

⁶⁹ *Monarchia da China*, fl. i.

⁷⁰ Esta obra só começou a ser publicada em finais do século XX, por Horácio Araújo. *Ásia Extrema: Primeira Parte - Livros I a VI*, 3 vols, s.l., Fundação Oriente, 1995-2005.

já consultado por João de Barros (numa edição provavelmente mais recente, de 1579) e várias crónicas das dinastias chinesas tratadas.

Importa realçar a novidade desta obra *Monarchia da China*, dedicada à história das dinastias chinesas desde a Antiguidade até ao período em que é redigida, tema que embora já tendo sido sucintamente abordado anteriormente, revestiu aqui uma dimensão totalmente nova pela sua extensão e pormenor, assim como pela sustentação em diversas fontes chinesas, como referido. António de Gouveia reclama essa mesma originalidade: “agora que damos este liuro cheo de mil nouidades (...)”, acrescentando que “o titulo de *Monarchia Sinica*, he natural, e tam a ponto, que não ha outro, que o iguale”⁷¹.

Das fontes chinesas que traduzira e nas quais seleccionara o principal, segundo as suas palavras: vertidas “em nosso romance, não ao todo, que fora infinito, e molesto; mas copiando com escolha em forma, que não ficando por escrever cousa essencial, e digna de historia, ficasse a noticia desta empreza cabal, e limada do que podia causar enfadamento”⁷².

Gouveia segue nesta obra os tópicos humanísticos abordados pelos autores já analisados. No prólogo da *Monarchia da China* faz uma larga alusão ao tópico da verdade e da autoridade conferida pela experiência. É o próprio que estabelece uma clara distinção entre aqueles “(...) que estando em Europa escreveram da China” e os outros que “estando nella, escreuem della”, entre os quais se incluía a si e ao próprio Álvaro Semedo, denotando a “grande disparidade entre huns, e outros”, semelhante à existente “entre os que escreuem de ouuido, ou de uista”⁷³. De facto, esta obra abre com uma clara chamada de atenção para a importância fulcral da vivência chinesa na desconstrução de uma imagem fantasiosa da China que continuava a persistir na Europa - e para a qual Semedo já alertara.

Como escrevia: “Estando em Portugal em meos primeiros annos, ouui por uezes dizer quem quizer mintir, minta da China.”⁷⁴ Argumentava que sendo “a distancia de legoas (...) tam grande, pera se aueriguar a uerdade”, numa alusão ao tempo que demorava a viagem marítima entre Portugal e a China, com os seus necessários compassos de espera, “passauam dous, e mais annos, entretanto correra a mintira uestida, e pintada com as cores da uerdade. Funda-se este como prouerbio, e dito picante em alguãs cousas, que se imprimiram da China, que pera os que estamos nella, sam sonhos, e contos. E se este fosse o titulo do liuro, não aueria Ceruantes mais desenfastiado; nem Trancoso⁷⁵ mais comico, e corrente pera desafogo do tempo”⁷⁶.

⁷¹ *Monarchia da China*, ff. i-ii.

⁷² *Monarchia da China*, fl. i.

⁷³ *Monarchia da China*, fl. i.

⁷⁴ *Monarchia da China*, fl. i.

⁷⁵ Referência a Gonçalo Fernandes Trancoso, autor da obra *Contos e Historias de Proveito Exemplo* (1575).

⁷⁶ *Monarchia da China*, fl. i.

Na Monarquia da China mantém-se a imagem extremamente positiva deste império, em termos de grandeza, riqueza, governo, população, cultura, ciências, etc., na continuidade dos autores já referenciados. Por exemplo, logo na primeira parte desta obra, Gouveia refere-se à China como não havendo “outro (Império), que se lhe iguale”⁷⁷, questionando “Quem uio Reyno no mundo, que menos necessite dos outros, que a China? Há cousa porventura, que não tenha em si, não sò pera a sustentaçam, e uso necessario, mantimentos de toda a sorte, que enchendo, et fartando os naturais, que parece sam sem numero, saem pera os Reynos uezinhos, em grande copia”⁷⁸. Pelos “caudelosos; e formosos rios” e canais da China, circulavam tão extraordinária quantidade de embarcações “que não se pode dizer sem risco, do credito”⁷⁹. Em suma, interrogava-se Gouveia: “Mas pera que nos cansamos em referir cousas, que se não podem esgotar?”⁸⁰

3. Tomás Pereira (1646-1708)

Se Semedo e Gouveia mencionam fantasias e mentiras que circulavam em Portugal sobre uma China que era tão remota e distinta, o terceiro e último jesuíta que abordamos, Tomás Pereira destaca a escassez de informação e a necessidade de continuar a “Dar nouas” da China em Portugal⁸¹, “por uer eu quando vim de Portugal [corria o ano de 1666] a pouca noticia que lá havia daqui”⁸².

Tomás Pereira, a exemplo de Semedo e de Gouveia, foi um jesuíta que esteve na missão por um longo período, 36 anos, desde a sua entrada na China continental em finais de 1672 até à sua morte em finais de 1708⁸³. Como os outros dois jesuítas, o estudo e o tempo conferiram-lhe a fluência na língua e as competências ao nível da escrita e da leitura. O seu tratado sobre o Budismo chinês, é disso prova⁸⁴. Para o compor, Pereira recorreu a uma edição chinesa sobre a vida de Buda já identificada, que traduziu e da qual

⁷⁷ *Monarchia da China*, fl. 2.

⁷⁸ *Monarchia da China*, fls. 2-3.

⁷⁹ *Monarchia da China*, fl. 7.

⁸⁰ *Monarchia da China*, fl. 5.

⁸¹ Veja-se Cristina Costa Gomes, “Novas da Corte de Beijing: «ao correr da pena» de Tomás Pereira (1646-1708)”, in *Revista Colóquio/Letras. Ensaio*, 184 (Sept. 2013), pp. 9-21.

⁸² Luís Filipe Barreto (coord.), Arnaldo do Espírito Santo (tradução do Latim para o Português), Cristina Costa Gomes, Isabel Murta Pina, Pedro Lage Correia (transcrição e notas), *Tomás Pereira, Obras I*, Lisboa: CCCM, 2011, p. 91.

⁸³ Relativamente à biografia de Pereira, veja-se Cristina Costa Gomes, “Tomás Pereira - Family and Training in Portugal”, in Luís Filipe Barreto (ed.), *Tomás Pereira, S.J. (1646-1708). Life, Work and World*, Lisboa, CCCM, 2010, pp. 33-41; Isabel Murta Pina, “From Lisbon to Beijing”, in *ibid.*, pp. 185-202; Isabel Murta Pina, “Some Data on Tomás Pereira’s (Xu Risheng 徐日昇) Biography and Manuscripts” in Luís Saraiva (ed.) *History of Mathematical Sciences: Portugal and East Asia IV – Europe and China: Science and the Arts in 17th and 18th Centuries*, Singapura, World Scientific Publishing Co., 2013, pp. 95-114.

⁸⁴ “Tratado do Budismo Sínico” in *Tomás Pereira. Obras*, Vol. II, pp. 41-61.

retirou a informação que considerou essencial, tendo tido de qualquer forma o apoio de um antigo religioso budista convertido ao cristianismo⁸⁵.

Contrariamente aos outros dois missionários, Pereira foi um homem que viveu em Pequim, a capital imperial e que privou com o imperador Kangxi (r. 1661-1722), um dos mais destacados da dinastia Qing, assim como com outros altos dignitários da corte imperial chinesa⁸⁶. Também contrariamente aos outros dois jesuítas, a Pereira não se atribui nenhuma obra de grande extensão sobre a China destinada a ser publicada. Ainda assim conhecem-se 151 cartas, que foi escrevendo ao longo das mais de três décadas indicadas, além de cerca de uma dezena de relatos e tratados, entre os quais o referido tratado sobre o budismo. Naturalmente, as notícias da China aí contidas são significativas pela sua novidade e detalhe, como observador que teve acesso à corte do imperador Kangxi, a quem deu aulas de música europeia⁸⁷, como participante em viagens imperiais à Manchúria⁸⁸ ou em viagens com embaixadores à Sibéria (1689)⁸⁹, ou mesmo enquanto

⁸⁵ Tomás Pereira preparou o seu tratado, que iria ser integrado no primeiro volume da obra de Queirós, *Conquista Espiritual de Ceilão*, nos capítulos 17, 18 e 19. Pereira retirou a sua informação directamente de um livro chinês sobre a vida de Buda, cujo título não indica, dizendo no entanto ser constituído por três volumes, de boa qualidade, ricamente ilustrado, e editado no Palácio Imperial. Recentemente, autores como Ines Zupanov e Rui Magone tentaram identificar a obra usada por Pereira, conseguindo chegar a hipóteses bastante plausíveis. Segundo o último, existem fortes probabilidades de ser uma das versões da vida de Buda preparada durante a dinastia Ming pelo monge budista Baocheng, numa versão cujo paradeiro se perdeu – havendo no entanto todo um conjunto de outras edições, cuja estrutura e conteúdo apresentam significativas afinidades com a versão abreviada de Pereira. Cf. Rui Magone, “The Fô and the Xekiâ: Tomás Pereira’s Critical Description of Chinese Buddhism” in Artur K. Wardega, S.J., e António Vasconcelos de Saldanha (eds.), *In the Light and Shadow of an Emperor: Tomás Pereira, S.J. (1645–1708), the Kangxi Emperor and the Jesuit Mission in China*, Newcastle upon Tyne, Cambridge Scholars Publishing, 2012, pp. 252-274; Ines G. Zupanov, “Jesuit Orientalism; Correspondence between Tomás Pereira and Fernão de Queiros” in Luís Filipe Barreto (ed.), *Tomás Pereira (1646-1708). Life, Work and World*, Lisboa, CCCM, 2010, pp. 43-73.

⁸⁶ Veja-se Jin Guoping, “‘Amicíssimos’, Tomás Pereira and Zhao Chang” in *In the Light and Shadow of an Emperor*, pp. 228-251.

⁸⁷ Sobre a dimensão musical de Pereira, tanto na vertente de professor de Kangxi, como na de construtor de instrumentos musicais, veja-se Catherine Jami “Tomé Pereira (1645-1708), clockmaker, musician and interpreter at the Kangxi Court: Portuguese interests and the transmission of science” in Luís Saraiva e Catherine Jami (eds.), *The Jesuits, the Padroado and East Asian Science (1552-1773)*, Singapura, World Scientific Publishing Co., 2008, pp. 187-204; João Paulo Janeiro, “The Organist and Organ Builder Tomás Pereira: Some new data on his activity” in *In the Light and Shadow of an Emperor*, pp. 546-566; Wang Bing, “Tomás Pereira e a Divulgação da Teoria Musical do Ocidente na China” in *Revista de Cultura*, nº 9, III série, 2004, pp. 123-147; Joel Canhão, “Um músico português do século XVII na corte de Pequim: o padre Tomás Pereira” in *Os Fundamentos da Amizade: cinco séculos de relações culturais e artísticas luso-chinesas*, Lisboa, CCCM, 1999, pp. 115-125; Cristina Costa Gomes e Isabel Murta Pina “Um ‘curioso de mãos’: Tomás Pereira, artífice na Corte de Kangxi (1673-1708)” in Maria Cristina Pimentel e Paulo Farmhouse Alberto (coord.), *Vir bonus peritissimus aequae: estudos de homenagem a Arnaldo do Espírito Santo*, Lisboa, Centro de Estudos Clássicos, 2013, pp. 817-824.

⁸⁸ Veja-se “Relação da jornada que o Padre Tomás Pereira fez à Tartária, no ano de 1685, com o Imperador Kangxi”, *Tomás Pereira. Obras*, Vol. II, pp. 19-39.

⁸⁹ Veja-se, por exemplo, James Chin, “Tomas Pereira S.J. and the Sino-Russian Treaty of Nerchinsk” in *Tomás Pereira (1646-1708). Life, Work and World*, pp. 243-252.

presidente interino do Departamento Astronómico de Pequim⁹⁰. Não espanta assim que, da China, reclamasse Pereira ter escrito “muitas e dignas novidades (...) que aqui achei, ouvvi, e experimentaram os que dantes não querião crer”⁹¹.

Apesar de tópicos tantas vezes encontrados nos autores já analisados (como por exemplo o da grandiosidade e riqueza do império chinês, o da Grande Muralha – que tal como Semedo, crítica, considerando merecer “de barbara o titolo; pelo insano trabalho, gastos imensos, et vidas inumeraveis que em sua fabrica se consumirão”⁹²), outros aspectos inéditos foram abordados por este observador atento e minucioso, ao longo do seu corpo epistolar: pela sua mão entramos na Cidade Proibida e observamos cenas do quotidiano de um imperador, nunca antes descritas nessa dimensão por qualquer jesuíta português; por seu meio, acompanhamos toda a sumptuosidade e aparato das deslocações da corte ou das delegações imperiais para fora de Pequim⁹³. Pela sua mão, vemos também explicado pela primeira vez o Budismo chinês, de forma mais extensa e pormenorizada, com o já referido primeiro tratado que lhe é dedicado numa língua europeia (o português), por um autor europeu (Pereira).

O “exilado”, como ele próprio se lastima numa das suas inúmeras cartas escritas em Pequim, deixara, quando corria o mês de Abril do ano de 1666, o porto de Lisboa, um dos cenários centrais nesta narrativa de narrativas da China, ponto de confluência de chegadas e de partidas, de gentes e de “novidades”, para enfrentar uma difícil viagem por mar, experimentada por muitos.

Num movimento inverso às notícias da China, é na viagem marítima de Pereira para a China, que terminamos. A bordo da nau capitânea Nossa Senhora da Ajuda, na qual seguia o novo vice-rei da Índia, D. João Nunes da Cunha (1619-1668), seguia igualmente o jovem Tomás Pereira, um dos 14 jesuítas embarcados. Com os seus companheiros, Pereira foi recebido, às vésperas da partida das naus, pelo rei D. Afonso VI e pelo infante D. Pedro. Quase uma semana a aguardar ventos favoráveis no Tejo, antecederam a partida das naus para a Índia e os seis meses que durou a viagem, tornada ainda mais dura logo ao fim de dois meses e meio, pelos finais de Junho, ao iniciar-se a passagem pela zona das calmarias da Guiné, com as suas intensas temperaturas e rápida propagação de doenças graves, que a todos atingiram⁹⁴.

⁹⁰ Cargo que ocupou entre 1688 e 1694, juntamente com Antoine Thomas (1644-1709).

⁹¹ *Tomás Pereira. Obras*, Vol. I, p. 333.

⁹² *Tomás Pereira. Obras*, Vol. II, p. 21.

⁹³ Vejam-se as duas relações que escreveu, no âmbito das viagens com o imperador à Manchúria em 1685 e com a delegação imperial a Nerchinsk, em 1689. *Tomás Pereira. Obras*, Vol. II, pp. 19-39 e 116-205.

⁹⁴ Filippo Marini, “Relazione...”, ARSI, Goa 35, fl. 33v. Veja-se Isabel Murta Pina, “From Lisbon to Beijing”, pp. 185-190.

É no mar que Pereira começa a sentir a China, mesmo antes de ali entrar. É no espaço exíguo da nau Nossa Senhora da Ajuda, nas mais penosas circunstâncias, que Pereira começa a sentir a China, ao conviver com dois chineses, como ele jesuítas, que seguiam a bordo⁹⁵. Destes escuta as “cousas da China”, cinco anos antes de ali desembarcar no porto de Macau e de dar início ele próprio às suas narrativas da China.

⁹⁵ Trata-se de Zheng Weixin/Manuel de Sequeira (1633-1673), que se viria a tornar o primeiro chinês a ser ordenado padre, e Nicolau da Fonseca (1642(?)/1644(?)-?), ambos chineses naturais de Macau. Sobre estes, veja-se Isabel Murta Pina, *Jesuítas Chineses e Mestiços da Missão da China (1589-1689)*, Lisboa, CCCM, 2011, pp. 358-363, 407-409.

A PRIMEIRA VIAGEM MARÍTIMA DE Q.M.R. VER HUELL AO BRASIL¹

Comunicação apresentada pelo académico Edivaldo Boaventura², no âmbito do Colóquio Luso-Brasileiro “Do Reino de Portugal ao Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves”, em 30 de Outubro

Resumo

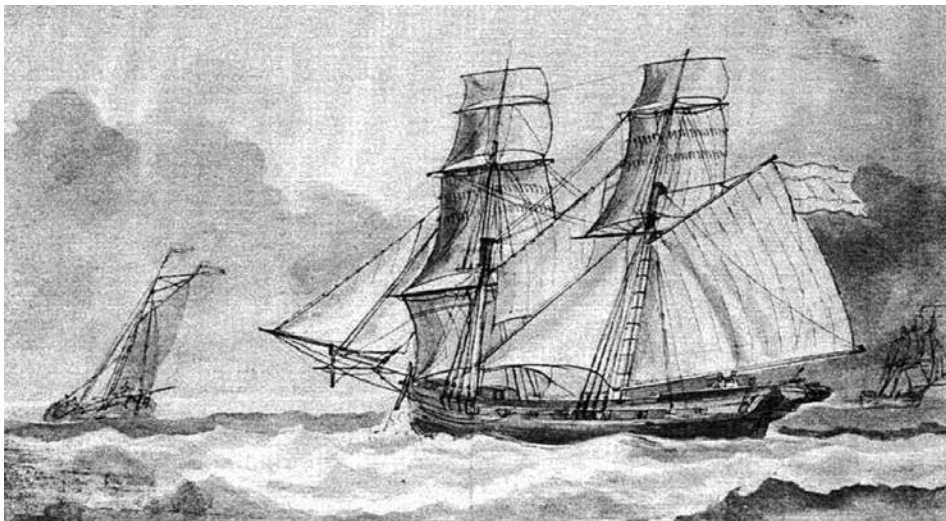
O objetivo da comunicação é relatar a viagem do oficial da marinha holandesa Q.M.R. Ver Huell no brigue de guerra *De Vlieg* (Mosca) com destino à Ilha de Java, no Oriente. Atravessou o Atlântico e, por causa de avaria na embarcação, teve que aportar na Baía de Todos-os-Santos. Depois de um período de dois meses em Salvador da Bahia, quando saía e retomava a rota foi surpreendido com a chegada da esquadra que trazia o príncipe regente Dom João. Como se tratava de uma embarcação dos Países Baixos, nação aliada ao imperador Napoleão Bonaparte, ela foi confiscada. Viram-se, assim, Ver Huell e seus companheiros impedidos de partir. Ficaram retidos em Salvador da Bahia à custa do governo português. Permaneceram por três anos, até que os últimos tripulantes foram autorizados a regressar à Europa. A comunicação, além de descrever a travessia, ocupa-se da vida e dos costumes soteropolitanos daquela época.

Introdução

Q.M.R. Ver Huell e seus companheiros jamais poderiam imaginar que a viagem no brigue *De Vlieg* (Mosca) terminaria, inesperadamente, na Bahia, em 1808. Em sete de agosto de 1807, levantou ferro, pela última vez, em águas holandesas, com destino à Ilha de Java. Levava 48 tripulantes, sendo 31 oficiais e marinheiros, 11 músicos e seis passageiros.

¹ ¹ Comunicação ao Colóquio Luso-Brasileiro Raízes Medievais do Brasil Moderno. Do Reino de Portugal ao Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarve, Academia Portuguesa da História, Lisboa, 28 a 30 de outubro de 2015.

² Edivaldo M. Boaventura é Ph.D., professor emérito da Universidade Federal da Bahia, professor titular da Universidade Salvador, Bahia, membro da Academia Portuguesa da História, da Sociedade de Geografia de Lisboa, da Academia de Marinha e do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.

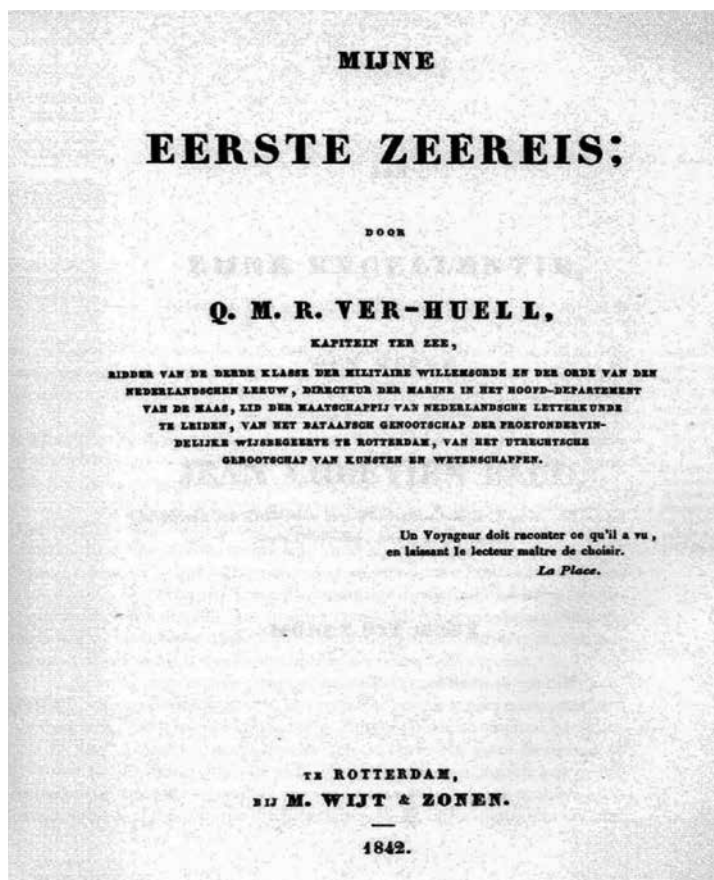


O brigue de guerra *De Vlieg* (Mosca).

Destacaram-se por ter deixado registro de sua passagem pela Bahia os jovens oficiais Quirijn Maurits Rudolph Ver Huell e Jean Chrétien Baud e o Capitão-comandante Willem Kreekel. Dos três, o relato de Ver Huell é o que mais nos interessa, sendo o mais completo, inclusive pelo período em que ele e seus companheiros residiram na Bahia (1807-1810). Publicou o seu livro, *Minha primeira viagem marítima* (Ver Huell, 2009), em vida, no ano de 1842. Os outros dois só foram editados muito tempo depois, em 1976.



Quirijn Maurits Rudolph Ver Huell.



Mijne Eerste Zeereis (Minha Primeira Viagem Marítima) de Q.M.R. Ver Huell (1842).

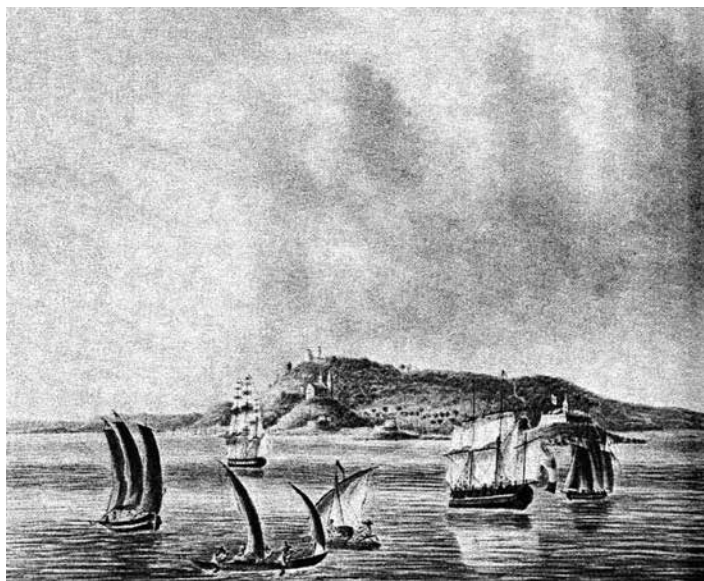
O autor da *Primeira viagem*, Maurits Ver Huell (1787-1860), oficial da marinha holandesa, nasceu em Doesburg, condado de Zurphen, e pertencia a uma família aristocrática, que desempenhou importantes funções no período napoleônico. O seu tio, o almirante holandês Carel Hendrick Ver Huell (1764-1845), foi um destacado aliado dos franceses nas guerras napoleônicas. Administrou, temporariamente, a Holanda e teve o seu nome gravado no Arco do Triunfo, em Paris. Recebeu a Legião de Honra e esteve sempre muito próximo de Napoleão, tendo participado da subida de Luís Napoleão ao trono da Holanda. Todavia, nos cem dias permaneceu leal ao regime Bourbon. Com Luís XVIII, adquiriu a nacionalidade francesa e foi *par de France*, falecendo em Paris. Ainda há um terceiro membro da família conhecido, Alexander W. M. Ver Huel (Wikipédia), filho de Q.M.R. Ver Huell. Exímio desenhista, fez nome pelas coleções de desenhos e deixou os seus bens para Amhem, lançando as bases para a criação do Museu de Arte Moderna de Amhem.

Além da *Minha primeira viagem marítima* (1842 e 1976), Maurits escreveu *Recordações de uma viagem às Índias Orientais*, em dois volumes, entre 1835 e 1836, um *Manual para os amantes e colecionadores de borboletas* (Ver Huell, 2009, p. 17) e outras obras. Interessado pela carreira da marinha, embarcou pela primeira vez em um navio de guerra, o *Bato*, aos quinze anos, como cadete. Quando servia a bordo do *Hessteller*, desempenhou várias missões contra os ingleses, passando, então, a ajudante de ordens do Contra-almirante Arnold Adriaan Buyskes, cargo que implicava se deslocar até a Ilha de Java.

Durante o tempo em que residiu em Salvador, teve como passatempo predileto escrever e desenhar exemplares da fauna e da flora, paisagens como as do Dique, do Convento da Lapa, da entrada da Baía de Todos-os-Santos, da Igreja de Santo Antônio da Barra, da enseada entre essa igreja e a de Nossa Senhora da Vitória, a Vila de São Francisco do Conde e a Ilha de Cajaíba.

Informa o tradutor Jan Maurício van Holthe que essas obras de arte se encontram, hoje, no Museu de Arte Moderna de Arnhem. Não obstante a sua relevância para a história da Bahia, o livro de Ver Huell foi esquecido ou ignorado com o passar do tempo, mesmo com duas edições distintas. Há uma edição mais recente, de 1976. O tradutor só encontrou referência na obra da pesquisadora de viagens Moema Parente Augel (Augel, 1980), *Visitantes estrangeiros na Bahia oitocentista*.

O tradutor estruturou o texto por capítulos, ficando mais acessível para leitura e consulta, pois o original é um “*despretensioso diário de viagens, apresenta-se na forma de um imenso bloco ininterrupto de texto, sem qualquer divisão por capítulos ou assuntos*” (Ver Huell, 2009, p. 21).



Vista do cabo de Santo Antônio e a entrada da Baía de todos os Santos.



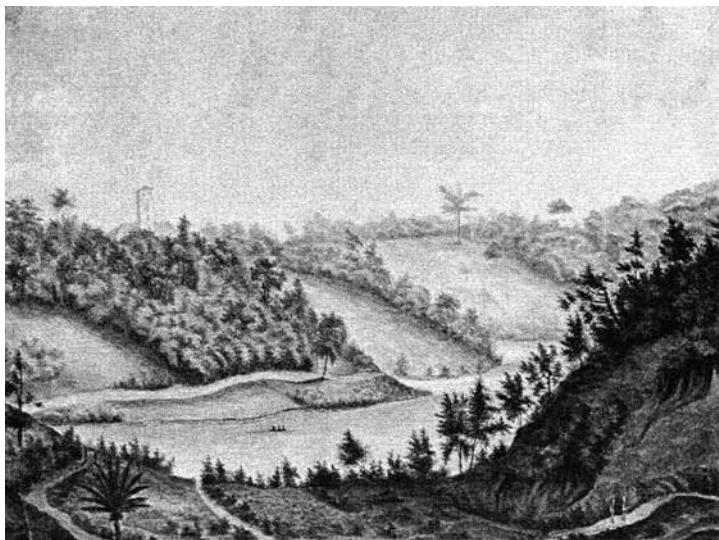
Vista da Igreja de Santo António da Barra e do Forte de São Diogo nos arredores de São Salvador.



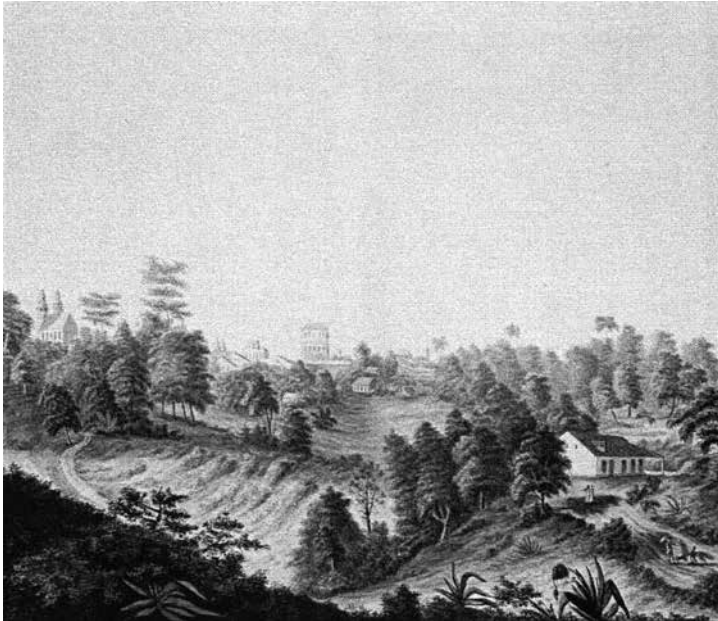
Vista da entrada da Baía de Todos os Santos e da Igreja Paroquial de Santo António da Barra, tomada a partir da praça em frente à Igreja de Nossa Senhora da Graça.



Vista da enseada de São Salvador, tomada a partir da Praça de São Pedro ao sul da cidade.



Vista do lago *o Dique* e da casa de campo Boa Vista nos arredores de São Salvador dentro da Baía de Todos-os-Santos.



Vista da costa meridional da cidade de São Salvador dentro da Baía de Todos-os-Santos.



Baía de Todos-os-Santos com a vista de São Salvador, a partir de Montserrat.

Com estas informações sobre o autor e sua obra, vamos nos ocupar dessa viagem em duas partes. Na primeira, começaremos pela carreira naval e a travessia do Atlântico, até a chegada à Bahia para consertar a embarcação, quando o brigue de guerra foi confiscado pelo recém-chegado príncipe regente, em represália a perdas semelhantes de navios portugueses em portos europeus. Na segunda parte, faremos uma síntese dos três anos passados na cidade do Salvador, quando testemunhou e registrou episódios e situações muito interessantes e muito típicas daquela época, isto é, o início dos anos oitocentos.

A travessia do Atlântico

Maurits Ver Huell estreou na carreira militar em um momento belicoso em que a França ganhava batalha e mais batalha, enquanto a bandeira britânica só comandava de fato o oceano. É assim que procurou se situar, na condição de Aspirante, que começou a sua narrativa contando o início da sua carreira naval, altamente influenciada pelo seu tio, Almirante Carel Hendrick Ver Huell (1764-1845), aliado de Napoleão Bonaparte e estrategista naval holandês. Assim, enquanto a Holanda esteve sob o domínio francês (1795-1813), esse almirante ocupou cargos administrativos importantes, tendo adquirido a cidadania francesa.

Conta que foi mandado servir em uma pequena embarcação como marujo, pois só nessa condição poderia conhecer melhor os marinheiros que mais tarde comandaria. Prestava serviço em uma escuna canhoneira quando ocorreu a travessia de Dunquerque ao porto de Ambleteuse. A esquadra era composta de 32 escunas e quatro embarcações francesas e estava pronta para zarpar, só esperando o momento oportuno. A sua embarcação postava-se na vanguarda. Na movimentação sob o fogo intenso de chuva de balas, a escuna terminou por encalhar em um banco dos recifes Enclin, perto de Calais. Subitamente aproximou-se a nau almirante britânica *London*, de 100 peças, com todas as velas dispostas e preparadas para intensivo combate. Era a sua primeira prova de fogo. O navio britânico passou “*flutuando lenta e majestosamente sobre o oceano, mas sem nos atacar*” (p. 48). Conclui que a insignificante embarcação havia sido considerada indigna do seu poderio. Enfim, conseguiu chegar a Ambleteuse. Maurits Ver Huell foi elogiado pela conduta exemplar, mantendo o pessoal em seus postos durante esse forte ataque dos ingleses.

Depois de servir em várias embarcações, foi transferido para o brigue de guerra *De Vlieg*, que tinha 75 pés de comprimento e 20 pés de largura e partiria em breve para as Índias Orientais Holandesas. Sabia que não encontraria trégua alguma enquanto não chegasse a Batavia (Jacarta).

O companheiro de viagem mais próximo era o Aspirante de primeira classe Jean-Christian Baud (1789-1859). A tripulação contava com 30 marinheiros. Os componentes da orquestra eram onze músicos, dos quais dois vieram a falecer em Salvador. Finalmente partiram em sete de agosto de 1807, um domingo. Uma viagem longa em tão frágil barco cercado de perigos do mar e do ataque dos inimigos, sobretudo dos temíveis navios ingleses em vigilância constante por toda parte.

O navio seguiu as elevadas ondas do Mar do Norte. Mantinha-se sempre um homem no topo do navio como vigia. Os quartos e serviços foram divididos. Maurits acompanhava o do capitão Kreekel. De novo apareceu outro navio e foi Ver Huell quem subiu no cordame, com forte balanço da embarcação. Apareceu um navio de guerra, que se aproximou, mas logo se afastou. O pequeno brigue parecia mais um *collier*, embarcação utilizada no transporte de carvão, porém estava equipada de seis peças de canhão.

Em seguida, pegaram uma tempestade de três dias que deixou tudo molhado. Quando precisavam de alguém para subir e identificar os navios à vista, era sempre Ver Huell. Aliás, durante toda a viagem era sempre Ver Huell quem subia com luneta pendurada às costas. Narra acidentes que ocorreram como o sono de um oficial do quarto, quando uma borrasca desabou sobre as velas. Todos saíram dos beliches em tempo de salvar o navio.

Passaram pelas Ilhas Feroe (p. 72) e alcançaram a Ilha de Porto Santo e a Ilha da Madeira, encontrando vários navios naquelas imediações, que pareceriam suspeitos, ocupando a atenção do comandante e do pessoal de bordo. Com as lembranças dos familiares, cita Catão, o Velho: “*a alma está menos presente onde ela vive do que lá onde é amada*” (p. 76). Aproximavam-se cada vez mais da Ilha da Madeira e espreitavam os seus vales profundos e verdes, casas, conventos e igrejas, mas não desembarcaram.

Chegaram, finalmente, a Tenerife. Ansiavam por todas as coisas desconhecidas que esperavam ali encontrar. O brigue entrou pela Baía de Santa Cruz de Tenerife. Todos se preparavam e trocavam de roupa para descer à ilha. O comandante foi cumprimentar o governador das Ilhas Canárias, o marquês De La Veja, de Las Casas de Cagigal, e solicitou autorização para poder tomar as providências necessárias à embarcação. Chegando a Tenerife, escreveu sobre a paisagem ao longo da praia e ficou impressionado com a elegância da folhagem das palmeiras. Citou certo sábio que uma vez definiu a palmeira como “*a mais majestosa das plantas pelo simples fato dos povos sempre terem consagrado a ela o atributo da beleza. Vendo-as agora, convenci-me de que, realmente, não poderia existir no mundo um vegetal mais nobre e belo*” (Ver Huell, 2009, p. 80).

Os oficiais e os que viajavam no *De Vlieg* foram recepcionados pelo cônsul holandês. Organizaram-se recepções, almoços e jantares. Tenerife ostentava as bandeiras inglesas que foram conquistadas durante o famoso e fracassado ataque à ilha pelo lord Nelson. Um exercício simulado de balas de verdade assustou a todos. Depois de alguns dias de repouso, voltaram ao mar.

Segunda partida: rumo ao Atlântico Sul

Com o brigue calafetado interna e externamente, estavam preparados para enfrentar o mar outra vez. Logo ao sair, um acidente atingiu um dos reservatórios de água potável e se perdeu a metade desse precioso líquido. Além disso, com a água racionada o comandante foi atormentado por uma doença e precisava beber muita água. Cozinhava-se com água salgada.

Refletiu que um barco se assemelha a um pontinho perdido acima da infinita superfície da água. Afinal de contas, o que é um navio em alto-mar senão um Estado flutuante, um mundo em si mesmo? Faz longas ponderações com o passar do tempo, ocupando-se dos serviços noturnos. Esperava sempre o aparecimento da lua. Enquanto a lua não chegava, lutava-se incessantemente contra os elementos em fúria. Assim, à medida que se aproximavam do Equador, o calor só fazia aumentar. Em vários dias seguidos o termômetro registrou 90° F (32° C).

Estavam praticando a pesca do tubarão quando avistaram um navio na direção do turco. Avistar navios na vastidão do oceano era sempre um momento de inquietação. Na maior parte das vezes Ver Huell subia com a luneta às costas para identificar a embarcação. Todos ajustaram as lunetas e perceberam ser um navio de guerra. Içaram uma bandeira branca inglesa e esperaram pelo sinal de reconhecimento. Com o tipo de embarcação em que viajavam, procediam como se fosse um navio mercante e mostravam sempre o mínimo de tripulantes. Depois de dias avistando o navio, finalmente identificaram ser uma embarcação de Portugal. Ficaram atentos, mas com a noite perderam o navio de vista.

Aproximando-se do Equador, preparam em surdina uma festa. O chefe da orquestra teria o papel principal de animador. Esse é um momento em que Ver Huell narrou vários casos e histórias de marinheiros. O mais interessante foi a de um naufrago que se encontrou com uma sereia. Livrou-se dela como quem chuta Satanás. Tratava-se, pois, do próprio Satã. Outro navio, miraculosamente, o acolheu do mar. Salvou-se. No costume daqueles embarcados, sereia é engano, chamamento da morte. Surgem histórias com o assoviar para atrair o vento e a condenação do assovio quando há tempestade. A passagem do Equador foi divertida, com história de “*bicho da terra*”, isto é, “*apelido pejorativo que os marujos aplicavam àqueles que viviam permanentemente em terra firme*” (Ver Huell, 2009, p. 104).

O espírito de divertimento mudou por completo quando surgiu uma esquadra inimiga. Como de costume, o nosso Ver Huell subiu no cordame e identificou sete velas ao largo. Prepararam-se para mudar o curso. Para que o barco ficasse mais leve e pudesse singrar mais ligeiro, lançaram ao mar os canhões. O navio que os seguia içou a bandeira americana no topo do mastaréu do joanete de proa e disparou uma série de tiros de canhão. Com o chegar da noite, desistiram de perseguir. Retornaram à calma e refizeram o curso.

Retornando ao curso anterior, aconteceu o pior de toda a viagem. De repente, com um golpe assustador, os dois mastros se quebraram, logo abaixo das velas. Com o vento, toda aquela aparelhagem despencou no mar. Todos ficaram parados, emudecidos, pasmados. Nota Ver Huell que o comandante deixou cair uma lágrima brilhante. O brigue oscilava sobre as ondas. Como o cordame ameaçasse romper as amuradas, cortaram todos os cabos que ainda prendiam a aparelhagem ao navio. Ver Huell aproveitou esses momentos para escrever: “*Fez-se noite. A lua, outrora tão amável conosco, agora simplesmente ilumi-*

nava a nossa triste situação. Ao nosso pequeno barco, tal qual um destroço, nada restava senão boiar sobre as elevadas ondas do oceano. Subitamente, como uma pirâmide que se erguia aos céus, avistamos as velas de outro navio que se aproximava fantasmagoricamente em meio à penumbra” (Ver Huell, 2009, p. 115).

O navio encostou-se e enviou uma chalupa para avaliar a situação do brigue. Do navio falaram em dinamarquês e queriam saber quem era aquela gente. Perguntou em inglês e começou um difícil diálogo com o comandante. Voltaram e pediram que o comandante fosse a bordo. Seguiram o Aspirante Baud e o Primeiro oficial Prij. Depois retornaram e declararam-se ingleses a caminho da Jamaica. A tripulação do brigue se preparou para ser rebocada, mas percebeu-se que não havia condições, pelo tamanho da embarcação inglesa. Solicitaram os documentos ou seriam todos afundados. Responderam que não havia mais papéis a bordo. Depois de sinalizarem com foguetes e tiros de canhão, o navio seguiu velejando.

Resolveram, então, tomar a direção da costa do Brasil e chegar à Baía de Todos-os-Santos para recompor a aparelhagem. Enquanto isso, utilizaram as velas restantes. Amarradas aos tocos dos mastros, as vergas principais haviam se transformando em novos mastros. Usaram os sobrejoanetes, a vela de estai, uma bujarrona, e, com muita lentidão, alcançaram a costa brasileira três dias depois.

Entrada na Baía de Todos-os-Santos e o confisco do navio

A partir da chegada a Salvador, a viagem começou a ter relação com o Brasil. O brigue foi guiado por piloto do governo para chegar ao porto. Passou pelo Forte de Santo Antônio, um dos mais antigos do país, onde está alocado o farol, o mais antigo das Américas. Ver Huell recordou os holandeses, na Bahia, de 1624. A paisagem deslumbrante de verde, plena de árvores e de frutas, extasiou Ver Huell.

O comandante visitou o governador da capitania da Bahia, Conde da Ponte, João de Saldanha da Gama e Torres Guedes de Brito. Em seguida, foi ao intendente da marinha, Almirante De Castro. Todos falaram em francês. Viram pela primeira vez os escravos e se assustaram: *“Uma vintena de escravos negros levava nos ombros ladeira acima, com dificuldade, uma caixa de açúcar extremamente pesada; cada um, a sua vez, emitia um grito curto e pausado”* (Ver Huell, 2009, p. 123).

Verificaram quanto os mastros estavam podres. Não foram examinados quando partiram da Holanda em agosto de 1807. Aproveitaram para passear em Montserrat e conheceram um certo professor Ferreira. Divertiram-se com a pescaria, passearam de chalupa. Ver Huell aproveitou para pintar peixes, tentando reproduzir as suas cores vivas.

Gastaram dois meses na recuperação do brigue. Estavam inteiramente prontos para ser lançados ao mar e continuar a viagem para Java. Conjecturaram como seria a viagem, até que o comandante deu ordem de suspender a âncora e partir.

Assim, quando saíram da Baía de Todos-os-Santos, à altura do Convento de Santo Antônio, subitamente, por cima da floresta de coqueiros, avistaram as velas de um grande navio de guerra, ostentando no mastro principal uma bandeira vermelha com um brasão ao centro. Os vários navios iam passando. O primeiro era português, seguido de um brigue e de uma fragata. Aumentando a preocupação, apareceu um navio inglês. O clima era inquietante. Que esquadra era aquela? Iria deixá-los seguir em paz? Encostaram o máximo possível a terra, baixaram a bandeira e a flâmula. Dessa maneira, embora tivessem escapado da vigilância portuguesa, um navio britânico havia notado a presença holandesa e dele partiu um barco que se aproximou do brigue. Um oficial naval inglês foi a bordo e logo perguntou sem rodeios: *What brig is this?* Quando soube que era um brigue de guerra holandês, retirou-se. Já rumou para o navio português com a bandeira vermelha.

Como bem descreveu Ver Huell, nunca alguém desejou tanto uma rajada de vento como naquele instante, para escapar daquela situação tão ameaçadora. Aconteceu que uma chalupa oriunda do navio português com bandeira vermelha no topo encostou-se ao brigue. Um oficial português cerimonioso deu conhecimento em francês que a vontade do príncipe regente era que regressassem sem demora, ancorassem no castelo de água (Forte São Marcelo) e arriassem as velas. Ponderou Ver Huell que se tivessem partido para o mar um dia mais cedo não teria acontecido isso. Exclamou, filosoficamente: “*O nosso destino, porém, frequentemente, depende de uma pequena circunstância. Portanto, tinha que ser assim.*” (Ver Huell, 2009, p. 134). Seguem-se as medidas para a efetivação do confisco do navio holandês.

A família real portuguesa partiu para o Rio de Janeiro e não houve nenhuma solução para o caso do brigue. Até que, inesperadamente, veio a bordo uma comissão do governo com a finalidade de inventariar tudo que havia no brigue, tanto os bens públicos como os pertences particulares dos que nele viajavam, tripulação, membros da orquestra, oficiais. Depois veio a ordem para arriar a bandeira e a flâmula. Tomaram posse da embarcação, com exceção dos bens pessoais. O confisco foi em represália à venda de navios portugueses que se encontravam nos portos holandeses.

Tiveram que deixar o brigue definitivamente, com a promessa de que os tripulantes seriam transportados de volta à pátria. Com o confisco, Ver Huell pondera: “*É fácil imaginar como nos sentimos naquele momento, ignorando totalmente o que se planejava para o nosso futuro. Por outro lado, o nosso superior também fora informado de que, caso se confirmasse aquela extraordinária notícia referente aos navios portugueses, seríamos transportados por uma embarcação neutra de volta à nossa pátria. Essa novidade fez brilhar por um instante um pequeno raio de esperança entre nós. Mais tarde, no entanto, descobrimos que aquela informação não passava de um boato sem o menor fundamento*” (Huell, 2009, p. 137).

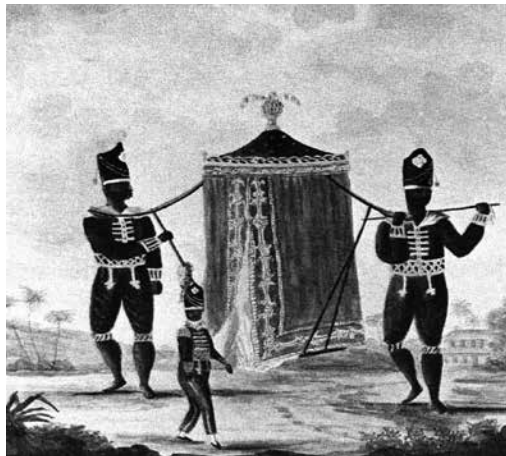
Alojaram os oficiais no estaleiro real; os marujos, no celeiro. O comandante recebeu um quarto individual, como também o estado-maior. Na prática, foram tratados como prisioneiros de guerra, podendo usar a farda e portar a espada. Estipularam quanto cada qual iria receber.

Vivendo na cidade do Salvador

Aos poucos, se foram adaptando à vida na cidade. No início, Ver Huell morou com o superior, mas depois alugou uma casa em Água de Meninos com o oficial Baud. A maior parte do tempo escrevia e desenhava. Também colecionava borboletas. Compravam mantimentos e estocavam. Frequentavam o teatro. Conheceram outros europeus, em especial franceses, e Ver Huell sentenciou que os nativos do mesmo continente, quando se encontram em terra estrangeira, rapidamente tornam-se amigos. Visitavam as igrejas do Bonfim, da Conceição da Praia, da Graça, e participavam das festas religiosas, que eram as festas populares. Os Dias do Entrudo eram o antigo Carnaval. Passeavam pela cidade, principalmente Itapagipe.

Ver Huell passou a morar com o comandante Kreekel. Do mesmo modo, Baud foi morar com o médico de bordo. Apenas um número restrito de tripulantes restava no celeiro. Passeava à noite e por duas vezes houve tentativa de assalto, favorecido pela escuridão noturna. Abordado por malfeitores, reagiu com a espada, andando pela Rua de São Pedro, na Cidade Alta. As ruas eram inseguras e quando passeava sentia as noites intranquilas.

Entre os passeios, foi uma vez à cidade de Santo Amaro, quando foi preso por traição, acusado de ladrão. Regressou acorrentado para Salvador. Assistiu à execução de um soldado e ficou chocado com a escravidão, fato que relatou todo o tempo, como também assistiu a um assassinato em plena luz do dia. Como muitos retornaram à Europa sem autorização, chegou a vez do companheiro Baud, que se foi em um navio inglês. Com a partida do amigo, desejou o fim do exílio. Os marujos começaram a ir embora em embarcações sem licença. Naquele conjunto de sensações, conheceu a encantadora Isidora. Os desenhos dela revelavam como a percebeu. Foram longos três anos de passeios, visitas, caças, pescas, aventuras e perigos. Conheceu as ilhas próximas, Cajaíba e Itaparica.



Três escravos com a cadeira de arruar em São Salvador (Baía).



Vestimenta das senhoritas burguesas.



Isadora em seu traje de festa.

O retorno ao solo pátrio

Enfim, aconteceu haver chegado boas notícias ao Capitão-comandante Kreekel, quando recebeu os passaportes para todos, aprovados pelo lord Strangfort. Regressaram por um navio inglês, *Harriot*. Todavia, por causa do nome, Ver Huell, tão ligado às lutas dos franceses contra os ingleses, foi preso por ser considerado perigoso. Passou algum tempo em Londres, até que conseguiu chegar ao solo pátrio. A sua querida mãe faleceu seis semanas passadas. Ao chegar a casa, pai, irmãos e irmãs o abraçaram, derramando lágrimas de alegria pelo retorno e também pela perda.

Trata-se de uma crônica de viagem marítima. As demais conhecidas são de excursões terrestres, como as de Maximiliano de Habsburgo à Bahia.

Referências

- ALBUQUERQUE, Roberto C. *A revolução holandesa: origens e projeção oceânica*. São Paulo: Perspectiva, 2014.
- AUGEL, Moema Parente. *Visitantes estrangeiros na Bahia oitocentista*. São Paulo: Cultix; Brasília: INL, 1980.
- AUGEL, Moema Parente. *Ludwig Riedel: viajante alemão no Brasil*. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 1979.
- AUGEL, Moema Parente. *A visita de Maximiliano da Áustria a Ilhéus*. Salvador: Centro de Estudos Baianos da Ufba, 1981.
- HABSBURG, Ferdinand Maximilian von. *Mato virgem*. Tradução e notas de Moema Parente Augel. Ilhéus BA: Editus, 2010. 3 v.
- NUNES, Antonietta D' A. *Conhecendo a história da Bahia da pré-história a 1815*. Salvador: Quarteto, 2013.
- TAUNAY, Affonso de. *Na Bahia de Dom João VI*. Salvador (Bahia): Imprensa Oficial do Estado, 1928. (Edição fac-símile, IGHBA, 2012).
- VER HUELL, Q.M.R. *Minha primeira viagem marítima 1807-1810*. 2º ed. ampl. Tradução Jan Maurício van Holthe. Salvador: Edufba, 2009.
- VER HUELL, Q.M.R. *Mijn Eerste Zeereis*. Rotterdam: M. Wijt & Zonen, 1842.

Fontes eletrônicas

Disponível em: https://nl.wikipedia.org/wiki/Carel_Hendrik_Ver_Huell. Acesso em: 9 out. 2015

Disponível em: https://nl.wikipedia.org/wiki/Quirijn_Maurits_Ver_Huell. Acesso em: 9 out. 2015

REVISITANDO A OBRA E O LEGADO DE BALDAQUE DA SILVA

Comunicação apresentada pelo acadêmico
Jorge Moreira Silva, em 3 de Novembro

Introdução

Tendo sido assinalados, no passado dia 21 de Agosto de 2015, cem anos sobre a morte do Capitão-de-mar-e-guerra Engenheiro Hidrógrafo Baldaque da Silva, afigura-se oportuno recordar a vida e, sobretudo, a obra deste insigne Oficial, que desenvolveu uma visão integrada para o crescimento e o progresso de Portugal, sendo que muitas das suas ideias, não obstante os eventos posteriores, se mantêm surpreendentemente atuais.

António Artur Baldaque da Silva nasceu em Lisboa, de acordo com os registos oficiais, a 28 de Dezembro de 1852¹ e, depois de ter frequentado o Colégio Militar, assentou praça na Armada como Aspirante Extraordinário a 17 de Outubro de 1870.

Depois de uma passagem pela Direção-geral dos Trabalhos Hidrográficos, como coadjuvante dos trabalhos geodésicos nacionais, conclui, em 1881, o Curso de Engenheiro Hidrógrafo na Escola Politécnica.

No âmbito específico da Hidrografia, foi encarregue de proceder à organização do Roteiro das Costas e Portos do Continente do Reino, trabalho de que resulta a publicação, em 1889, do *Tomo I do Roteiro Marítimo da Costa Occidental e Meridional de Portugal*, referente à costa do Algarve.

Nomeado vogal da Comissão das Pescarias, publicou, em 1891, aquela que é a sua obra mais conhecida, o *Estado Actual das Pescas em Portugal*, que o credita como uma autoridade nacional na matéria.

No mesmo ano, já como Capitão-tenente, faz parte da Comissão das Obras do Porto de Lisboa para modificar o projeto primitivo, de modo a torná-lo melhor e mais económico.

Em Novembro de 1892 é nomeado para a recém-criada Comissão Central de Piscicultura, onde, concebe a primeira estação aquícola em Portugal: a estação aquícola do Ave (que será construída em 1898).

Reformado, por motivos de saúde, no posto de Capitão-de-mar-e-guerra, em 1911, dedicou-se à atividade política, tendo sido eleito senador do Congresso pelo distrito de Coimbra em 1914.

¹ No entanto, as anotações de um caderno de observações de campo indicam 1853 como o verdadeiro ano do seu nascimento, informação que é corroborada em várias notas biográficas de jornais da época. De acordo com informações dadas pelos seus descendentes, teria falsificado a data de nascimento para poder assentar praça na Marinha um ano mais cedo.

Na sequência da sua doença, viria a falecer, em Lisboa, a 21 de Agosto de 1915.

Ao longo de toda a sua Obra, Baldaque da Silva apresenta-nos uma personalidade científica multifacetada que se debruça sobre praticamente todos os aspetos do Conhecimento aplicáveis às ciências do Mar: Hidrografia, Oceanografia, Astronomia, Biologia Marinha, Demografia, Estatística, Arte da Pesca, Navegação, Economia, Construção Naval, Arquitetura, História e Estratégia. Todas estas facetas, porém, se manifestaram em alturas diversas, consoante os trabalhos em que o seu autor se viu envolvido, e quase sempre inicialmente relacionadas com a sua atividade de Engenheiro Hidrógrafo. Procuraremos, pois, nesta análise, e sem entrar em detalhes demasiado técnicos, estabelecer um fio condutor para a vasta e riquíssima Obra de Baldaque da Silva.

Para o efeito, dividimos os seus trabalhos em seis grandes grupos:

- 1) Obras de carácter técnico hidrográfico/oceanográfico;
- 2) Projetos e estudos portuários;
- 3) Estudos sobre as pescas;
- 4) Obras de carácter histórico;
- 5) Obra de síntese;
- 6) Obras de carácter diverso.

Em cada um deles analisaremos, de modo mais pormenorizado, as diferentes facetas manifestadas pelo autor, tendo, porém, em consideração que se torna difícil estabelecer compartimentos estanques entre os diversos tipos de trabalhos por ele realizados, grande parte dos quais efetua abordagens multidisciplinares.

Enquadramento Histórico

O século XIX é, em geral, um período de franco desenvolvimento da Hidrografia em Portugal, começando em 1836, com a criação do curso de Engenheiro Hidrógrafo e passando, a partir de 1851, pelo início dos trabalhos de levantamento sistemático dos portos, rios e costas marítimas nacionais. No entanto, só em 1890 os serviços hidrográficos foram definitivamente integrados no Ministério da Marinha e do Ultramar.

A segunda metade do século é, em Portugal, marcada pelo movimento designado por “*Fontismo*”, caracterizado pelo fomento das obras públicas e por uma tentativa de modernização das infraestruturas do País, uma vez ultrapassado o conturbado período das lutas políticas. Esse ímpeto modernizador e reformista fez-se também sentir no desejo de desenvolver a atividade pesqueira nacional, que se encontrava num estado de grande atraso. Em 1878 é criada a Comissão Central de Pescarias e são nomeadas comissões de estudo que integram vários oficiais superiores da Armada. Em 1890 é conduzido um inquérito geral às pescas em todo o Reino e em 1891 sai a primeira coleção de legislação

referente ao setor. Este processo conhece, em 1892, uma nova dimensão, com a criação da Comissão Nacional de Piscicultura.

A estas ações não é, decerto, estranho o desenvolvimento mundial da Oceanografia e do gosto pelas ciências do Mar, de que são exemplos as campanhas oceanográficas do príncipe Alberto, do Mónaco (1875/1915) e do rei D. Carlos (1889-1907).

E agora, passemos à análise da Obra do nosso homenageado.

Classificação das Obras

Obras de carácter técnico hidrográfico/oceanográfico:

- “Choque das Ondas”, *Anais do Clube Militar Naval*, nº 11, Lisboa, 1881, pp. 87-91;
- “Initium et Terminus” (Emprego da agulha de marcar para a determinação do ponto de partida e chegada de uma derrota de alto mar), *Anais do Clube Militar Naval*, nº 12, Lisboa, 1882, pp. 39-42;
- *Sondas e Marés*, Lisboa, Typographia da V^a Sousa Neves, 1882;
- “Correntes Fluviaes, Marítimas e Oceânicas”, *Anais do Clube Militar Naval*, nº 14, Lisboa, 1884, pp. 24-29/40-46;
- *Tomo I do Roteiro Marítimo da Costa Occidental e Meridional de Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1889;
- *Estudo Historico Hydrographico Sobre a Barra e o Porto de Lisboa*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1893.

Os primeiros trabalhos de Baldaque da Silva surgem diretamente relacionados com a sua atividade hidrográfica. É possível que o gosto por aquela área tivesse sido, pelo menos em parte, herdado do pai, o Vice-almirante Francisco Maria Pereira da Silva (1814-1891), engenheiro hidrógrafo, que chefiou a Direcção-Geral dos Trabalhos Geodésicos do Ministério das Obras Públicas e fora o responsável pela realização das primeiras obras da barra e do porto da Figueira da Foz, pela construção do farol do Cabo Mondego, e pela realização do levantamento hidrográfico da enseada da Figueira e da planta dos campos inundados do Mondego. É de referir que Baldaque da Silva iniciou o Curso de Engenheiro Hidrógrafo à revelia dos seus superiores, na altura em que se encontrava a coadjuvar os trabalhos geodésicos nacionais, e só um ano depois (21 de Agosto de 1880) apresentou o requerimento para ser autorizado a concluir o curso, alegando ter já completado quatro das suas oito cadeiras. Tal expediente valeu-lhe o desgosto da hierarquia da Marinha, que interpretou a frequência não autorizada do curso como falta de dedicação às tarefas que lhe tinham sido atribuídas. Logo após a conclusão do curso de Engenheiro Hidrógrafo surge o seu primeiro artigo nos *Anais do Clube Militar Naval*, como se tivesse necessidade de demonstrar a solidez dos conhecimentos recém-adquiridos.

A sua primeira obra de vulto, *Sondas e Marés*, que compôs e imprimiu às suas próprias custas e que pretendeu tornar um manual de referência para trabalhos hidrográficos não especializados, insere-se um pouco neste espírito, embora já surja consolidada com alguma experiência no terreno.

Mas a grande obra que produziu no âmbito específico da Hidrografia foi o *Tomo I do Roteiro Marítimo da Costa Occidental e Meridional de Portugal*, produto direto do encargo que lhe foi atribuído de organizar o roteiro das costas e portos do continente do Reino.

O *Estudo Historico Hydrographico Sobre a Barra e o Porto de Lisboa*, embora se possa considerar um trabalho de carácter hidrográfico, surge já na sequência da sua participação na comissão de obras do porto de Lisboa, pelo que não seria, de todo, descabido incluí-lo na divisão seguinte.

Projectos e estudos portuários:

- “Porto de Abrigo na Costa do Algarve”, *Diário de Portugal*, Lisboa 1885;
- “Uma Objecção Técnica às Obras do Porto de Lisboa”, série de artigos publicados no *Commercio de Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, Janeiro de 1888;
- Étude Sur L’Ameloration des Ports Établis sur les Cotes Basses et Sablonneuses, Lisboa, Sociéte Typographique Franco-Portugaise, 1888;
- *Projecto de Navegação Interior em Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890;
- *Portos e Canaes – O Engrandecimento da Região Central de Portugal: Representação Dirigida ao Congresso Nacional da República Portuguesa Sobre o Engrandecimento da Beira e a Construção do Porto Oceanico-Commercial do Cabo Mondego*, Lisboa, Centro Typographico Colonial, 1913;
- “O Porto do Cabo Mondego, os Entrepostos de Aveiro, Coimbra e Leiria e os Melhoramentos da Figueira da Foz”, *A Voz da Justiça*, Figueira da Foz, 21 de Outubro de 1913 a 16 de Junho de 1914.

Os primeiros levantamentos conduzidos por Baldaque da Silva para o roteiro da costa de Portugal foram efetuados na costa algarvia, onde se apercebeu da necessidade de dotar o Algarve de um porto de abrigo, cuja melhor localização seria junto à Ponta do Altar, ao largo de Portimão. Não havendo qualquer porto de abrigo entre Cádiz e Setúbal, este porto permitiria desviar boa parte da navegação que demandasse o porto de Cádiz, do mesmo modo que o futuro porto de Leixões desviaria parte da navegação até ali destinada a Vigo. Daí surgiu o projeto que publicou em 1885.

Desperto, deste modo, o seu interesse pelos estudos portuários, em pleno período fontista, publica, em 1888, uma série de artigos a criticar as obras de melhoramento do porto de Lisboa que se encontravam em curso. Três anos depois era convidado a integrar a comissão de obras daquele porto, onde não figurava qualquer engenheiro hidrógrafo.

Ainda em 1888, respondendo a um concurso internacional lançado pelo governo da Bélgica, e aproveitando os seus conhecimentos e a sua experiência no capítulo das obras portuárias, publica o *Étude Sur L'Ameloration des Ports Établis sur les Cotes Basses et Sablonneuses*, cujo conteúdo se aplica a vastas zonas da costa portuguesa, cujas características tão bem conhecia. Obteve, com ele, uma menção honrosa.

Começara, então, a desenvolver uma visão conjunta de desenvolvimento do território português baseada nos acessos ao mar, centrada, primeiro, nos portos oceânicos e alargada, depois, às suas ligações fluviais, surgindo, então o *Projecto de Navegação Interior em Portugal*. Este projeto defende, basicamente, o estabelecimento de uma via de comunicação entre os rios Tejo, Mondego, Vouga (Ria de Aveiro) e Douro, que permitiria a portos oceânicos como os de Leixões e Lisboa servir portos secundários mais para o interior. Deste modo, cidades interiores como Coimbra e Leiria passariam a ter valências de portos de mar, possibilitando, assim, um desenvolvimento integrado de todo o território português.

O projeto do porto oceânico do Cabo Mondego (1913) vem integrar-se neste plano portuário conjunto, embora este tenha surgido muito posteriormente, após a sua reforma da Marinha e, provavelmente, enquadrado numa estratégia eleitoral no círculo da Figueira da Foz, pelo qual se candidataria a deputado no ano seguinte. Neste projeto integrado propõe-se a ligação do eventual porto oceânico do Cabo Mondego à Ria de Aveiro (que, devido ao seu grande assoreamento e rebentação desde o largo não possuía condições para porto oceânico), a Coimbra e a Leiria (ligando o Mondego ao Liz). Deste modo, o porto da Figueira, em posição central, serviria três portos, o que permitiria um desenvolvimento integrado da Região Centro e faria prosperar a Figueira da Foz, libertando-a do papel de mera estância de veraneio.

Estudos sobre as pescas:

- *Planta Hydrographica da Entrada, Barra, Porto de Setúbal e Relatório sobre a Pesca Marítima e Fluvial n'Esta Localidade*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887;
- *Relatório Sobre a Pesca Marítima nas Águas de Peniche, Berlengas e Farilhões*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1889;
- *Estado Actual das Pescas em Portugal Compreendendo a Pesca Marítima, Fluvial e Lacustre em Todo o Continente do Reino, Referido ao Ano de 1886*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891;
- “A Muleta de Pesca”, *Arte Portuguesa*, Ano I, nº 5, s.l., Maio de 1895;
- “A Pesca do Atum”, *Revista Portuguesa Colonial e Marítima*, s.l., 1º e 2º semestres 1897-1898, pp. 318-325/401-409/594-604;
- “Estação Aquícola do Ave”, *O Século*, Lisboa, 10 de Junho de 1898, p. 1.

Em 1886, enquanto encarregue de levantar a planta hidrográfica da costa entre o Cabo Espichel e Setúbal, na parte onde se encontravam as armações da pesca da sardinha,

Baldaque da Silva efetua, no mesmo trabalho, um relatório sobre a atividade pesqueira naquela zona (podemos, pois, considerá-lo um trabalho misto). Dois anos depois é mandado proceder ao estudo das condições de pesca e do lançamento das armações valencianas e redondas na enseada de Peniche, mar da Berlenga e Farilhões, formulando, com a máxima urgência, um regime racional e conveniente sobre a pesca nesta região (uma vez que se tornava necessário um parecer em relação aos requerimentos de alguns armadores locais). Destas incumbências resultaram diretamente as duas primeiras obras que publicou sobre as pescas em Portugal.

Um engenheiro hidrógrafo, pelo seu conhecimento do relevo e da natureza dos fundos, que influenciam a deslocação das espécies piscícolas, já tinha, à partida, algumas habilitações para se pronunciar sobre a atividade pesqueira. No caso de Baldaque da Silva, que durante o levantamento da costa portuguesa tivera oportunidade de conviver com os pescadores de diversas localidades e de os acompanhar nas suas fainas (juntamente com alguns conhecimentos adquiridos na sua mocidade, durante as suas estadias na Figueira da Foz), essas habilitações seriam ainda mais flagrantes, sendo possível que, desde cedo, tivesse demonstrado grande sensibilidade para o assunto. Não é, assim, de estranhar que em 1889 fosse nomeado vogal da Comissão das Pescarias.

Tendo, a partir daí, acesso a informação integrada e poder para dirigir e efetuar inquéritos, a que se veio juntar a informação recolhida ao longo dos anos anteriores, pôde apresentar a sua obra de excelência: *Estado Actual das Pescas em Portugal (1891)*, que constitui um exaustivo e inigualável estudo de toda a atividade pesqueira de Portugal continental, com toda a informação adicional com ela relacionada. O trabalho apresentado baseava-se, segundo o autor, no estudo feito durante 10 anos em toda a costa, rios, rias e lagos, percorrendo as localidades e acompanhando os pescadores.

Para tornar mais clara a descrição do material feita no livro, Baldaque da Silva mandou construir nas diversas localidades modelos reduzidos dos aparelhos e das embarcações, organizando, assim, a primeira coleção do género em Portugal. Esta coleção figurou na representação portuguesa na Exposição Colombina de Madrid, tendo, posteriormente, sido cedida ao museu marítimo da Escola Pedro Nunes, no Algarve.

O livro é ilustrado por belíssimas gravuras e aguarelas cuja base foi, provavelmente, efetuada pelo próprio autor a partir dos seus próprios esboços (a arte final foi assinado por J. [João?] Almeida).

Refira-se, ainda que a obra, que pela sua importância foi mandada publicar pelo Ministério da Marinha e Ultramar (tendo Baldaque da Silva cedido gratuitamente os seus direitos), enquadrou-se no esforço que o governo português vinha efetuando desde 1830, numa tentativa de fazer recuperar o atraso nacional que se verificava no sector face às evoluídas técnicas que outros países tinham introduzido na sequência da Revolução Industrial.

Escreve, depois disso, alguns artigos sobre aspetos mais específicos e, em 1898, publica no jornal *O Século* uma descrição da estação aquícola do Ave que, no âmbito dos

seus trabalhos na Comissão Permanente de Piscicultura (para onde entrara em 1892), ajudara a conceber. É, no entanto, de referir que já em anteriores trabalhos Baldaque da Silva se referira à atividade piscícola como uma nova forma de obter rendimento dos nossos recursos hídricos.

Obras de carácter histórico:

- *O Descobrimento do Brasil por Pedro Álvares Cabral: Memória Typographica da Academia Real das Sciencias*, Lisboa, 1892;
- *Notícia Sobre a Nao S. Gabriel em que Vasco da Gama Foi pela Primeira Vez à Índia*, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1892.

Não sendo um historiador na sua formação de base, as duas obras de carácter histórico de Baldaque da Silva foram escritas com um propósito específico: promover os Descobrimientos Portugueses na Exposição Colombina de Madrid (1892), numa altura em que os brios nacionais ainda estavam incendiados pelo *Ultimatum* britânico (1890).

A primeira, *O Descobrimento do Brasil por Pedro Álvares Cabral*, destinava-se a contrapor o descobrimento intencional do Brasil à descoberta acidental da América por Colombo. Nela o autor utiliza os seus conhecimentos dos ventos e das correntes atlânticos, assim como das técnicas de manobra e de navegação do século XIV, para demonstrar que a descoberta do Brasil não se dera por acidente ou por erro de navegação.

A segunda mais não é do que a memória descritiva da construção do modelo reduzido da nau *S. Gabriel*, que a Academia das Ciências lhe encomendara, em resposta à construção, por parte dos governos da Espanha e dos Estados Unidos, de modelos dos navios de Colombo (e aqui relembramos que durante a composição do *Estado Actual das Pescas em Portugal* fizera construir vários modelos reduzidos de embarcações e de aparelhos de pesca, o que teria consolidado os seus conhecimentos sobre construção naval e despertado o seu interesse pela arqueologia naval).

Pela descrição que acabamos de fazer, é fácil concluir que estas chamadas “*obras de carácter histórico*” não tratam de “*História pura*”, mas antes reúnem uma visão histórica de diferentes áreas do conhecimento marítimo.

Obra de síntese:

- *Restauração do Poder Marítimo de Portugal*, Lisboa, António Maria Pereira Ed., 1894.

A Restauração do Poder Marítimo de Portugal é uma importante obra de referência para quem quer que se dedique ao estudo do trabalho de Baldaque da Silva, pois reúne, numa visão de conjunto, os seus anteriores estudos, projetos e recomendações nas áreas das pescas e das obras portuárias, acrescidos de outras recomendações específicas

ao nível da construção naval, educação, recrutamento marítimo e linhas de navegação, todas combinadas para demonstrar que a chave para o ressurgimento português estava em apostar nas atividades marítimas.

O aproveitamento das riquezas naturais de Portugal (solo fértil, minério, recursos piscícolas), passaria por um melhor escoamento dos produtos, favorecimento das trocas comerciais e desenvolvimento das pescas. Para tal tornava-se necessário adquirir navios, dispor de portos em boas condições e de canais de navegação interiores. É de referir que a obra apresenta no seu final um exaustivo e minucioso orçamento demonstrativo deste conjunto de ações.

Como atrás foi referido, Baldaque da Silva tinha um projeto para o desenvolvimento integrado do território português. Infelizmente os meios políticos da altura e os que se lhes seguiram não souberam aproveitar a sua visão crítica e esclarecida.

Obras de carácter diverso:

- “Historia dos Eclipses (Estudo sobre os eclipses da Lua)”, *Anais do Clube Militar Naval*, nº 14, Lisboa, 1884, pp. 7-15/33-36/53-61;
- *Catalogo da Secção Maritima Portuguesa na Exposição de Madrid em 1892*, Lisboa, Academia das Sciencias de Lisboa, 1892;
- “A Educação Physica do Homem do Mar”, *Anais do Clube Militar Naval*, nº 23, Lisboa, 1893, pp. 37-38;
- “A Entrega do Commando”, *Anais do Clube Militar Naval*, nº 23, Lisboa, 1893, pp. 195-196;
- “As Publicações na Marinha”, *Anais do Clube Militar Naval*, nº 23, Lisboa, 1893, pp. 69-70;
- *Le Probleme de la Vie*, Lisboa, Imprensa Libanio da Silva, 1911;
- *O Vice-Almirante Pereira da Silva*, s.d. (inérito e incompleto).

As obras aqui enumeradas, ilustrando o espírito multidisciplinar do seu autor, caracterizam-se pelo facto do seu conteúdo não estar diretamente relacionado com a formação técnico-científica de base de Baldaque da Silva, embora muitas delas tenham a ver com a sua experiência de Marinha (e o seu sentido crítico tinha a capacidade de abranger várias vertentes). Duas delas, *A Educação Physica do Homem do Mar* e *A Entrega do Commando*, curiosamente, versam sobre assuntos em relação aos quais a sua experiência era bastante reduzida.

Sobre a primeira, diga-se, porém, que sendo um homem de ciência, Baldaque da Silva não descurava a prática de desportos como o tiro, a esgrima e a pesca² e que, jamais tendo tido ocasião de provar o seu valor em combate, admirava aqueles que o faziam,

² *O Século*, Lisboa, 6 de Novembro de 1892

como poderemos inferir da descrição que, numa obra manuscrita e inédita, *O Vice-Almirante Pereira da Silva* fez dos combates em que o pai participara.

Sobre a segunda, diremos que a experiência de comando de Baldaque da Silva não chegara a um mês (e aquele fora exercido interinamente)³ e que, na altura em que escreveu o artigo, já se encontrava afastado dos navios. Assistira, no entanto, ao longo da sua carreira, a várias entregas de comando, tendo a sensibilidade suficiente para considerar que tal cargo, constituindo uma legítima aspiração dos seus camaradas de Marinha e uma elevada referência para todos os homens do mar, devia ser entregue e recebido com a maior solenidade.

Le Problème de la Vie é outro trabalho curioso, pois é simultaneamente de carácter científico e filosófico, debruçando-se sobre um tema que nunca fora antes abordado por Baldaque da Silva: os fenómenos físico-químicos (incluindo a circulação da matéria cósmica) que regem as transformações da matéria e o processo de origem da Vida, assim como todas as suas manifestações.

O Longo Interregno (1900-1911)

Entre 1900, ano em que publicou a versão em Francês da *Notícia Sobre a Nao S. Gabriel*, e 1911, em que levou ao prelo *Le Problème de la Vie*, não identificámos quaisquer obras publicadas por Baldaque da Silva.

Embora não haja certezas, o motivo que poderá estar na origem deste longo interregno é a redação de uma obra sobre a vida e a Obra do seu pai, *O Vice-Almirante Pereira da Silva*, manuscrito de 398 páginas, que nunca chegaria a publicar, ou sequer a concluir. Outro motivo que poderá ter contribuído para a interrupção é a fase conturbada pela qual passou a sua carreira de Marinha, com a sua ultrapassagem na promoção a Capitão-de-mar-e-guerra e o longo recurso que se lhe seguiu⁴.

³ Exercera o comando interino da canhoneira *Rio Minho* entre 31 de Janeiro e 19 de Fevereiro de 1878, após o destacamento do seu Comandante. Um episódio dessa curta, mas intensa, experiência, em que amplamente demonstrou a sua coragem, firmeza de carácter, capacidade de liderança e aptidão de marinheiro, foi o trânsito que efetuou entre S. Tomé e Luanda, em difíceis condições de mar e com o navio num lastimoso estado de degradação, sem oferecer quaisquer garantias de segurança, o que lhe valeu uma menção de apreço por parte do Governador de S. Tomé.

⁴ Em 1908, tendo tido vaga para promoção a Capitão-de-mar-e-guerra, fora preterido na promoção, alegadamente por não ter o tirocínio de embarque agora exigido. No entanto, o oficial que o ultrapassara era também hidrógrafo e, como ele, não tinha o tirocínio exigido. O recurso acabou por ser resolvido por decreto de 16 de Março de 1910, em que Baldaque da Silva foi promovido ao posto de Capitão-de-mar-e-guerra, com efeitos retroativos desde 27 de Novembro de 1908.

Conclusão

Apesar de polivalente e multifacetada, a obra de Baldaque da Silva assenta, antes do mais, na sua formação de base como Engenheiro Hidrógrafo (em que seguiu as pisadas do pai), da qual acabam por derivar os seus estudos na área das pescas e os projetos de índole portuária. Por outro lado, a sua produção técnico-científica não deixa de refletir a época em que viveu, onde, na parte que nos interessa, sobressaem o levantamento hidrográfico sistemático da costa portuguesa, o fomento da atividade pesqueira, o investimento na infraestrutura portuária e o desenvolvimento da Oceanografia.

Esta interligação não diminui, no entanto, a riqueza da sua obra nem o valor do seu contributo para a Sociedade Portuguesa, patente no rigor e na abordagem multidisciplinar dos problemas cuja resolução lhe foi confiada. Estas abordagens, progressivamente agregadas numa visão conjunta, mostram-nos um Baldaque da Silva profunda e apaixonadamente empenhado no engrandecimento do seu País. E se alguns dos seus estudos acabaram, inevitavelmente, por sofrer alguma desatualização, como foi o caso do seu projeto de navegação interior, tornado obsoleto pelo desenvolvimento entretanto ocorrido na rede viária nacional, permanecem atuais muitas das suas recomendações, que ainda hoje seria importante recordar:

- Abordagem multidisciplinar e integrada aos problemas do País;
- Estudos exaustivos e rigorosos, apoiados na opinião de especialistas;
- Um projeto de desenvolvimento nacional baseado numa visão estratégica alargada;
- Potenciação da vocação marítima de Portugal através de maior abertura ao Mar;
- Uso do Mar, de modo concertado, nas suas múltiplas vertentes.

Numa época em que proliferam obras portuárias e costeiras sem qualquer estudo prévio e se fala do Mar de modo avulso e sem qualquer sentido estratégico à escala nacional, nunca é demais relembrar estes singelos, mas profundos, ensinamentos. Cem anos depois, e mais do que nunca, continua a fazer sentido evocar a figura e o legado de Baldaque da Silva.

Fontes e Bibliografia

Documentação

Processo individual do CMG António Artur Baldaque da Silva, Arquivo-Geral de Marinha, caixas 776 e 1421.

Livros-Mestres: B/85, C/53, D/94, H/53 e Reformados 2/45, Arquivo-Geral de Marinha.

Documentação diversa do espólio do CMG Baldaque da Silva na posse da família, nomeadamente: blocos de apontamentos/esboços, documentos pessoais, cartas, fotografias e recortes diversos de jornais da época.

Notícias Necrológicas:

- *Anais do Clube Militar Naval* (vol. XLVI), Lisboa, Setembro de 1915, pp. 744-745;
- *Jornal O Século*, Lisboa, 22 de Agosto de 1915;
- *Jornal O Mundo*, Lisboa, 22 de Agosto de 1915;
- *Jornal A Voz da Justiça*, Figueira da Foz, 24 de Agosto de 1915;
- *Jornal O Dever*, Montemor-o-Velho, 5 de Setembro de 1915.

Bibliografia (além das obras do autor mencionadas no presente artigo)

COSTA, Fausto Caniceiro, *Toponímia da Figueira nos séculos XVII, XVIII, XIX e XX* (edição de autor), Figueira da Foz, 1997.

EÇA, Vicente M. M. C. d'Almeida d', "Pescas Portuguezas", *Anais do Clube Militar Naval*, Lisboa, 1891 e 1892, vol. XXI pp. 555-561 e vol. XXII pp. 277-282.

MARTINS, Luís, "Baldaque da Silva e a Identificação das Comunidades Costeiras", *Etnográfica – Revista do Centro de Estudos de Antropologia Social*, Vol. I (2), ISCTE, 1997, pp. 282-286.

ROCHA, Carlos Vieira da, *O Calixto* (anuário de antigos alunos do Colégio Militar), nº1, Lisboa, Associação de Antigos Alunos do Colégio Militar, 1971.

O ALMIRANTE MARQUÊS DE NISA NOS 250 ANOS DO SEU NASCIMENTO

Comunicação apresentada pelo académico
José Rodrigues Pereira, em 24 de Novembro

A 30 de Dezembro de 2015, passaram 250 anos sobre o nascimento de um dos mais ilustres oficiais da Armada Portuguesa.

Vários autores já escreveram sobre a vida deste notável oficial pelo que, esta minha comunicação será apenas um recordar dos factos da vida do 7º Marquês de Nisa nos seus escassos 36 anos de vida, dos quais 19 dedicados ao serviço da Armada Real.

A 30 de Dezembro de 1765 nasceu D. Domingos Xavier de Lima, segundo filho de D. Tomás Xavier de Lima Nogueira Teles da Silva, 14º Visconde de Vila Nova da Cerveira e 1º Marquês de Ponte de Lima, e de D. Eugénia Maria Josefa de Bragança, filha dos 4ºs Marqueses do Alegrete.

Como segundo filho, D. Domingos não tinha direito a herdar títulos ou propriedades, pelo que lhe restava, como a outros nobres naquela situação, optar pela carreira das armas ou pela carreira eclesiástica.

O jovem D. Domingos optou pela carreira militar, escolhendo servir na Armada Real.

A sua carreira militar vai desenrolar-se num período de grande desenvolvimento da Armada Real, cuja modernização foi iniciada pelo Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, Martinho de Melo e Castro e continuada pelo seu sucessor D. Rodrigo de Sousa Coutinho, até 1802.

Foi a partir de 1777 que Martinho de Melo e Castro inicia a sua linha de actuação para tornar Portugal numa Potência Marítima de nível coerente com o seu império ultramarino.

Sob a sua direcção foram mandadas construir 6 naus e 22 fragatas e mandadas modernizar mais seis naus no dique do Arsenal.

Procedeu-se também nesse período (1777-1800) à modernização das infraestruturas da Marinha de que destacaremos a criação do *Arsenal da Marinha*, em substituição dos estaleiros da Ribeira das Naus, e a construção do seu dique; a criação ou modernização dos Arsenais de Goa, Baía e Rio de Janeiro; a construção do *Real Hospital da Marinha* e da *Real Fábrica de Cordoaria*; a criação da *Sociedade Real Marítima e militar e Geográfica para o Desenho, gravura e Impressão de Cartas Hidrográficas, Geográficas e Militares*.

Procedeu-se também à criação do *Corpo de Oficiais da Armada Real* – com a definição dos seus postos, quadros e vencimentos – e das *Brigadas Reais de Marinha* e de

Artilharia da Marinha, da Junta da Fazenda da Marinha, da Academia Real dos Guardas-Marinhas e da Companhia Real dos Guardas-Marinhas.

Por coincidência, a morte do Marquês de Nisa em 1802, acontece no mesmo ano em que, por pressão do General Junot, Embaixador francês em Lisboa, D. Rodrigo de Sousa Coutinho abandona a Secretaria de Estado da Marinha, iniciando-se a decadência da Armada Real.

Em 1781, com apenas 15 anos, D. Domingos embarcou como Voluntário exercitante na nau *Nossa Senhora do Pilar*, navio-chefe da esquadra do coronel do mar Bernardo Ramires Esquível, constituída pelas naus *Nossa Senhora do Pilar*, e *Santo António* e a fragata *Nossa Senhora do Bom Despacho* (ou *Cisne*).

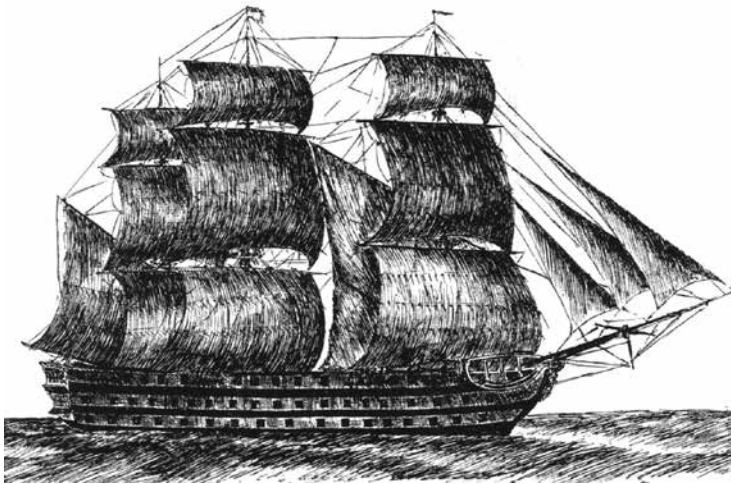


Figura 1 - Nau *Nossa Senhora do Pilar*. Gravura da época.

Conta-nos o comandante Marques Esparteiro¹ que *Pelas 10h00 do dia 11 de Julho a esquadra largou do fundeadouro com vento Noroeste e, pelas 11h30 salvou com toda a sua artilharia Suas Majestades, que se encontravam em Caxias. Saiu a barra pelo meio-dia.*

Arribaram a Cascais sob forte temporal, no último dia do mês, e reparadas as avarias, a *Nossa Senhora do Pilar* e a *Nossa Senhora do Bom Despacho* (ou *Cisne*) regressaram ao mar no mesmo dia, enquanto a *Santo António*, muito danificada, entrou a barra para melhor poder reparar as suas avarias; mas a 21 já se tinha juntado à esquadra.

A 1 de Agosto a *Nossa Senhora do Pilar* veio a Cascais receber mantimentos para que pudesse prolongar o cruzeiro por mais três meses.

Cruzaram os navios ao longo da costa Ocidental até Aveiro e, na costa Sul, correram até ao Estreito em busca de corsários franceses e barbarescos que, então infestavam o

¹ ESPARTEIRO, António Marques, *Três Séculos no Mar*, vol 7, p. 128.

mar português; realizaram ainda, ao largo do Cabo da Roca, alguns exercícios de evoluções e manobras para adestramento das guarnições.

Após dois meses de cruzeiro com tempos muito duros, a frota regressou a Lisboa a 15 de Setembro, fundeando na Junqueira; D. Domingos iniciava, com apenas 15 anos a sua carreira naval, *habitualmente a olhar de frente os mares, muitas vezes procelosos da costa de Portugal*².

Em 18 de Junho de 1782 D. Domingos, que dera provas das suas capacidades para a vida naval, foi promovido a Tenente de mar.

Em Dezembro desse ano foi criada a *Academia Real dos Guardas-Marinhas* para a formação académica, científica e profissional dos oficiais da Armada Real Portuguesa; alguns Tenentes de mar, entre eles D. Domingos, foram mandados frequentar aquele estabelecimento de ensino a fim de melhorarem os seus conhecimentos académicos e profissionais.

Terminados os estudos na Academia, D. Domingos retoma a sua carreira de oficial embarcando na nau *Nossa Senhora do Bom Sucesso*, em 7 de Abril de 1783; o navio destinava-se à missão de guarda-costas sob o comando do capitão-de-mar-e-guerra José da Silva Pimentel. Passou mostra de armamento em 25 de Abril, com 516 homens a bordo. A 9 de Maio largou a nau e a fragata *São João Baptista*, de 38 peças. Pelas 07h20 largaram da amarração seguindo no bordo de Oeste com vento NNW *galherno* e todo o pano largo. Pelas 08h30 salvaram a Torre de Belém, indo a fragata na dianteira por ser mais veleira.

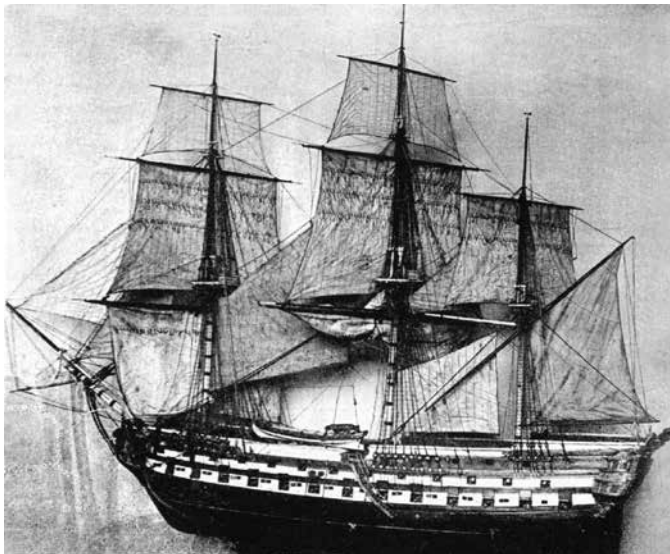


Figura 2 - Nau *Nossa Senhora do Bom Sucesso*. Museu de Marinha.

² ESPARTEIRO, António Marques, *O Almirante Marquês de Nisa*, p. 17.

Tendo o governador do Reino do Algarve informado da presença de corsários europeus e argelinos no Estreito, o Secretário de Estado da Marinha, Martinho de Melo e Castro, mandou aprontar as fragatas *Nossa Senhora da Nazaré* e *Nossa Senhora do Bom Despacho* (ou *Cisne*) para se juntarem à esquadra e reforçarem a vigilância da costa Sul de Portugal e impedir a saída dos argelinos do Estreito.

A esquadra procedeu, entretanto, à escolta de 4 navios destinados aos portos da América e de África, acompanhando-os até ao paralelo da ilha da Madeira. Seguiu depois rumo aos Açores, em busca de corsários, ali se mantendo alguns dias em cruzeiro, antes de regressar à costa do continente.

Durante esta missão, D. Domingos foi transferido para a fragata *São João Baptista*, (CMG Pedro Mendonça de Moura) entre 9 de Maio e 11 de Julho, ou seja durante todo o período de navegação.

Recolheu a esquadra ao Tejo em 10 de Julho, indo fundear diante do forte da Junqueira.

No ano de 1784 D. Domingos tem o seu baptismo de fogo. Nesse ano a Espanha preparou uma frota para atacar Argel, então um importante ninho de piratas, e cujo comando foi atribuído a D. António Barceló.

Portugal participa na expedição com uma esquadra de duas naus e duas fragatas comandada pelo coronel do mar Bernardo Ramires Esquível – naus *Santo António* e *São José* (74 peças), navio-chefe e *Nossa Senhora do Bom Sucesso* (64) e fragatas *Golfinho* e *Nossa Senhora do Livramento* e *Nossa Senhora do Livramento* (44) e *Nossa Senhora das Necessidades* (ou *Tritão*) (44) – levando a bordo 640 praças dos regimentos de *Marinha* e de *Artilharia da Corte*.

Em 23 de Maio foram mandados apresentar na nau 13 oficiais, onde se incluía D. Domingos Xavier de Lima. A 13 de Junho o navio passou mostra de armamento com 421 homens a bordo. Armaram no mesmo dia a nau *Nossa Senhora do Bom Sucesso* (560 homens) e a fragata *Golfinho* e *Nossa Senhora do Livramento* (334 homens) e, no dia seguinte, a fragata *Nossa Senhora das Necessidades* (ou *Tritão*) (336 homens).

D. Domingos, jovem Tenente de mar, foi nomeado Chefe do Estado-Maior da esquadra, pelas suas qualidades e competências, já demonstradas, embarcando no navio-chefe.

Em 19 de Junho de 1784, pelas 14h45 a esquadra suspendeu com vento fresco de Norte. Virou no bordo do Norte frente a Caxias e, depois, no do Sul; salvou com 21 tiros a Suas Majestades e Altezas que se achavam na Quinta Real de Caxias e pelas 17h45 saiu a barra.

Celestino Soares descreveu a saída desta esquadra; *suas Majestades e altezas foram ver sair a barra, não só porque estes navios eram dos melhores da época, e tinham sido preparados com esmero; senão porque a sua oficialidade e equipagem haviam sido escolhidos e da maior*

*confiança, esperando-se daquele conjunto de apuros, que ele desse em resultado crédito à nação Portuguesa, tendo de concorrer com as esquadras espanhola, napolitana e maltesa*³.

A esquadra atingiu Cádiz a 22, saindo no dia seguinte, passou o Estreito pela meia-noite rumando para Cartagena onde chegou a 5 de Julho. Tendo conhecimento que a esquadra aliada já partira para Argel, largou com rumo àquele porto.

Barceló chegou a Argel a 8 de Julho e iniciou os ataques contra a cidade a 12 bombardeando-a durante duas horas, mas sem resultados práticos, apenas conseguiu afundar quatro lanchas.



Figura 3 - Ataque à cidade de Argel. Fresco do Museu Militar de Lisboa.

Na tarde desse dia chegou a frota portuguesa que participou de imediato nos ataques à cidade; houve bombardeamentos e combates entre as lanchas cristãs e muçulmanas; no seu relatório Barceló informou que o comandante português se encarregara do comando de uma lancha de artilharia e duas lanchas bombardeiras para os ataques que se realizaram.

A esquadra combinada – espanhola, portuguesa, maltesa e napolitana – ficou assim constituída por 8 naus, 10 fragatas e mais 107 embarcações menores, nomeadamente lanchas-bombardeiras com que se faziam os ataques às muralhas da cidade.

Ao final de oito ataques contra a cidade o comandante-chefe, de acordo com os seus aliados resolveu dar a expedição por concluída. Não tendo atingido os objectivos que se propunha, esta expedição foi um fracasso para os cristãos e um incentivo aos corsários argelinos que se tornariam ainda mais atrevidos e belicosos.

³ Citado por ESPARTEIRO, António Marques, *Três Séculos no Mar*, vol 7, p. 153.

A 23 de Julho os navios cristãos levantaram ferro e, com vento travessão, dirigiram-se a Cartagena; Portugal foi a única nação aliada da Espanha que não aceitou a indemnização pelos danos sofridos e as despesas havidas durante a campanha.

Antes de regressar a Lisboa a esquadra portuguesa ainda efectuou um cruzeiro pelas costas da Barbaria em busca de algum corsário.

É ainda Celestino Soares quem nos deixa a descrição desse acontecimento; *A esquadra de Sua Majestade Fidelíssima que auxiliou a expedição contra Argel, havendo saído outra vez de Cartagena a 9 deste mês, e feito um curso de alguns dias sobre as costas de África, para Leste de Argel, seguindo depois ao rumo do Norte e voltando a Espanha para Oeste, passou o estreito na noite de 26 com vento forte, e entrou neste porto (de Cádiz) a 27 (de Agosto) de tarde e com bom sucesso*⁴.

Saindo de Cádiz a 28 a esquadra recolheu ao Tejo, chegando o navio-chefe a 20 de Setembro e os restantes nos dois dias seguintes.

Por decreto de 28 de Setembro de 1784 os oficiais que participaram na expedição foram promovidos ao posto imediato; assim, D. Domingos foi promovido a Capitão-tenente ainda antes de completar os 19 anos.

Em 1785 D. Domingos Xavier de Lima embarcou na fragata *Nossa Senhora das Necessidades* (ou *Tritão*) comandada pelo CMG Francisco Betencourt Perestrelo, que foi mandada, juntamente com a fragata *Nossa Senhora do Bom Despacho* (ou *Cisne*), efectuar um cruzeiro de guarda-costas de 15 de Julho a 6 de Novembro.

O navio passou mostra de armamento, com 320 homens de guarnição em 12 de Julho, no mesmo dia a fragata *Nossa Senhora do Bom Despacho* (ou *Cisne*) também passou mostra de armamento com 296 homens.

A 14 de Julho os navios largaram com vento NNW e bordejaram até Caxias onde, pelas 13h00 fundearam para salvarem, com 21 tiros a suas Majestades.

Ao virar de bordo a *Nossa Senhora das Necessidades* (ou *Tritão*) desarvorou do mastaréu do velacho, sendo obrigada a fundear em Paço de Arcos para reparar a avaria, acabando os navios por sair no dia 16.

A 23 de Julho avistaram as ilhas de São Miguel e a da Terceira, cruzando entre elas e depois entre a Graciosa, São Jorge e o Pico; mais tarde foram cruzar entre as Flores e o Corvo.

A 1 de Setembro, de volta às águas do continente cruzaram-se junto à Berlenga com a fragata *São João Baptista* e a 22 foram os navios incorporados da esquadra do coronel do mar José Sanches de Brito – nau *Nossa Senhora da Ajuda* e fragata *Golfinho* e *Nossa Senhora do Livramento* – tendo entrado no Tejo a 1 de Outubro.

A 27 de Outubro voltaram os navios de Perestrelo – fragatas *Nossa Senhora das Necessidades* (ou *Tritão*) e *Nossa Senhora do Bom Despacho* (ou *Cisne*) – a sair para o mar em busca de um Xaveco argelino que teria passado o Estreito a caminho do Atlântico.

⁴ Citado por ESPARTEIRO, António Marques, *Três Séculos no Mar*, vol 7, p. 154.

Navegaram para Sul até 70 milhas ao sul do Cabo de São Vicente, chegando à fala com vários navios, mas o corsário não fora avistado.

Recolheram ao Tejo a 6 de Novembro comboiando a Frota da Baía e fundeando junto da Torre de Belém.

A 12 de Novembro de 1785, D. Domingos foi transferido para a fragata *Nossa Senhora do Bom Despacho* (ou *Cisne*) (CMG Francisco da Paula Leite de Sousa), que com a *Nossa Senhora das Necessidades* (ou *Tritão*) largou para o mar a fim de dar escolta a 25 navios mercantes da frota do Brasil; a disciplina num comboio de navios mercantes não era, naquela época, tarefa fácil de conseguir; mas a segurança de todos obrigava a que se mantivessem juntos, navegando de conserva de modo a evitar a depredação de corsários e piratas.

A frota foi dividida em duas colunas, levando as fragatas nas testas de cada uma e os dois navios mais fortes seguiam na cauda de cada coluna.

O comandante da fragata escreveu no seu relatório sobre esta matéria que *Não posso deixar de expressar a V. Exa o trabalho que me ocasionaram estes navios, pois, assim que se consideravam 80 léguas (400 milhas) ao mar desta costa deram bastantes indícios de se quere-rem separar; porém, a +poder de muita bala, repreensões, vigilância que sobre eles tive fazendo que navegassem em curtas distâncias*⁵.

A 20 de Novembro avistaram a ilha da Madeira e a 23 as ilhas Canárias; ali se desfez o comboio, seguindo as fragatas para a costa do Algarve.

Entraram no Tejo a 25 de Dezembro, fundeando a *Nossa Senhora do Bom Despacho* (ou *Cisne*) diante das *Necessidades* e a *Nossa Senhora das Necessidades* (ou *Tritão*) na Junqueira.

Em 30 de Março de 1786 embarcou D. Domingos na nau *Nossa Senhora do Bom Sucesso* (CMG António Januário do Vale) que, com as fragatas *Princesa do Brasil* e *Nossa Senhora do Bom Despacho* (ou *Cisne*) se destinavam a um cruzeiro de guarda-costas.

A nau passou mostra de armamento a 24 de Abril tendo a bordo 566 homens, no mesmo dia armaram também as fragatas *Princesa do Brasil* e *Nossa Senhora do Bom Despacho* (ou *Cisne*).

Em 2 de Maio largaram para o mar sob o comando de António Januário do Vale, levando sob escolta o navio da carreira da Índia; a *Princesa do Brasil* seguiu até às Canárias com o navio, regressando depois para se integrar na frota.

Em Lagos, o navio-chefe embarcou, com destino a Tãnger, cerca de 90 marroquinos de um navio que ali tinha naufragado; em Tãnger, obtiveram do cônsul português Jorge Pedro Colaço, informações sobre os movimentos dos corsários argelinos. Foi depois a esquadra cruzar entre os Cabos Espartel e Trafalgar, estando autorizada a utilizar os portos marroquinos de Tãnger, Larache e Tetuão.

Terminado o cruzeiro, regressaram a Lisboa a 14 de Julho.

⁵ ESPARTEIRO, António Marques, *Três Séculos no Mar*, Vol 11, p. 148.



Figura 4 - Nau *Nossa Senhora da Conceição*. Óleo de Alberto Cutileiro. Museu de Marinha.

Em 18 de Fevereiro de 1787 foi mandada aprontar a nau *Nossa Senhora do Monte do Carmo* (ou *Medusa*), para integrar a esquadra de guarda-costas sob o comando do coronel do mar José de Melo Breyner; D. Domingos foi mandado integrar a sua guarnição.

A 20 de Março o navio passou mostra de armamento com 579 homens de guarnição; no mesmo dia armaram os restantes navios da esquadra: fragata *Nossa Senhora do Bom Despacho* (ou *Cisne*) (330 homens), *São João Baptista* (229), cúteres *União* (110) e *Coroa* (109).

Em 23 de Março, pelas 17h45, Suas Majestades e altezas subiram a bordo do navio-chefe, recebendo uma salva de todos os navios da esquadra, com as guarnições nas vergas saudando com 9 vivas.

No dia seguinte, pelas 09h00 a esquadra fez-se de vela com vento NNW e foi fundear em São José de Ribamar; a *Nossa Senhora do Monte do Carmo* (ou *Medusa*) ficou fundeada frente ao cais Belém.

A 28 de Março, pelas 07h30 largou a esquadra com ventos de Leste, levando, de conserva, o navio da Carreira da Índia e mais cinco navios mercantes com destinos diversos. Às 11h00 já estavam todos os navios fora da barra.

A missão era proteger a costa do Reino e estabelecer um cruzeiro entre os cabos Espartel e Trafalgar, Ceuta e a Ponta da Europa, impedindo a passagem para o Atlântico dos piratas barbarescos. Uma das fragatas deveria acompanhar os navios mercantes até às ilhas Canárias.

A esquadra sofreu fortes temporais de que resultou o encalhe da fragata *Nossa Senhora do Bom Despacho* (ou *Cisne*) na baía de Algeciras, mas safando-se com o auxílio

da nau *Nossa Senhora do Monte do Carmo* (ou *Medusa*). Em Maio o comandante-chefe português acertou com o seu homólogo maltês que o primeiro faria o cruzeiro sobre a região entre as Baleares e a costa espanhola enquanto o segundo faria as suas patrulhas sobre a região de Argel.

A nau *Nossa Senhora do Monte do Carmo* (ou *Medusa*) regressaria a Lisboa apenas em 21 de Agosto.

Em 26 de Fevereiro de 1789 o coronel do mar José de Melo Breyner foi nomeado comandante da Esquadra do Estreito, embarcado na nau *Nossa Senhora da Conceição*; D. Domingos foi também nomeado para embarcar naquele navio que passou mostra de armamento em 7 de abril com 758 homens a bordo.

Em 11 de Abril a esquadra, composta, além da nau, pelas fragatas *Nossa Senhora da Vitória* (ou *Minerva*) (44 peças) e *Nossa Senhora da Graça* (ou *Fénix*) (54), brigues *Galgo* (20), *Lebre* (24) e *Coroa* (20) estava fundeada em linha entre a Junqueira e o Bom Sucesso; a 14 os monarcas visitaram o navio-chefe e a *Nossa Senhora da Vitória* (ou *Minerva*) tendo passado à fala junto de todos os outros navios e recebendo a habitual salva de 21 tiros.

Em 18 de Abril de 1789 largaram para o Estreito com vento NNW moderado e água de vazante, onde permaneceram até 31 de Agosto de 1789.

Em 26 de Maio, durante um cruzeiro a esquadra libertou o navio francês *Le Désir*, que um corsário argelino levava como presa; trazido para Lisboa foi entregue ao cônsul francês em 22 de Junho.

Este foi o último embarque de D. Domingos Xavier de Lima como oficial de guarnição. Esteve embarcado em 8 navios durante sete anos (descontado o ano de frequência da ARGM) e dos quais navegou, fora da barra de Lisboa mais de 30 meses.

O seu valor como marinheiro, aliado aos seus conhecimentos profissionais, de que já dera inúmeras provas no serviço a bordo, levaram à sua promoção a Capitão-de-fragata a 16 de Dezembro de 1789; ia completar 24 anos!!!

O seu primeiro comando foi a fragata *São João Príncipe do Brasil*, navio de 40 peças lançado ao mar no Arsenal da Marinha em 18 de Dezembro de 1789, juntamente com a nau *D. Maria I Coração de Jesus* e o brigue *Falcão*.

Em 18 de Março de 1790 D. Domingos foi nomeado seu comandante e o navio passou mostra de armamento a 8 de Maio com 329 homens a bordo. Em 15 do mesmo mês largou com a esquadra do Tenente-general Bernardo Ramires Esquível – nau *D. Maria I*, fragatas *Fénix*, *São João Príncipe do Brasil*, brigue *Galgo* e cúter *União* – iniciando um cruzeiro no Estreito.

Os monarcas que tinham ido a bordo despedir-se dos navios, assistiram em Caxias à saída dos navios

Depois de um intenso cruzeiro, a fragata de D. Domingos regressou a Lisboa, de conserva com o navio-chefe a 18 de Setembro, em viagem de 8 dias desde Gibraltar e tendo desarmado dois dias depois.

Pelo modo como se desempenhou das suas funções, D. Domingos recebeu do comandante-chefe um louvor em que se afirmava que era o *comandante mais pronto, mais inteligente e mais exacto em cumprir todos os sinais e todas as ordens que lhe foram dirigidas*⁶.

Em 21 de Novembro de 1790, o Capitão-de-fragata D. Domingos Xavier de Lima casou em Lisboa, com grande pompa, com D. Eugénia Maria Josefa Xavier Teles de Castro da Gama Ataíde Noronha Silveira e Sousa, filha de D. Rodrigo Xavier Teles de Castro da Gama Ataíde Noronha Silveira e Sousa, 6º Marquês de Nisa, 10º conde da Vidigueira, 10º Almirante do Mar da Índia, e de D. Maria Ana Xavier Teles de Lima, irmã de D. Domingos.



Figura 5 - D. Domingos Xavier de Lima, 7º Marquês de Nisa.
Óleo de Alberto Cutileiro. Museu de Marinha.

⁶ Citado por ESPARTEIRO, António Marques, *O Almirante Marquês de Nisa*, pp. 21-22.

Sobrinha do seu marido, D. Eugénia herdou os títulos nobiliários do seu pai. Após o casamento, o Príncipe Regente fez oferta daqueles títulos a D. Domingos, conforme consta da *Gazeta de Lisboa* de 30 de Novembro: *No dia 21 de Novembro de 1790 se celebrou aqui, com toda a magnificência o casamento do Excelentíssimo D. Domingos Xavier de Lima, segundo filho do Excelentíssimo Visconde de Vila Nova da Cerveira com a excelentíssima D. Eugénia Xavier Teles da Gama, herdeira da Casa de Nisa. Do título deste marquêsado foi sua Majestade servida fazer mercê aos noivos no dia 23⁷.*

Assim, D. Domingos tornou-se, pela via do casamento, o 7º Marquês de Nisa, 11º Conde da Vidigueira, 11º Almirante do Mar da Índia e 7º Conde de Unhão.

A 16 de Dezembro 1791, antes de completar 26 anos o agora Marquês de Nisa, foi promovido a Capitão-de-mar-e-guerra.

O seu segundo comando no mar foi a fragata *São Rafael Princesa do Brasil*, navio de 44 peças e 329 homens de guarnição, construído no Arsenal da Marinha, onde foi lançada ao mar em 28 de Setembro de 1791 juntamente com a nau *Rainha de Portugal* e o brigue *Serpente do Mar*.

Em 16 de Junho de 1792 aquela fragata, comandada pelo marquês de Nisa integrou-se na frota do Chefe-de-Esquadra José Sanches de Brito – nau *Rainha de Portugal*, fragata *São Rafael Princesa do Brasil* e brigues *Lebre*, *Voador* e *Serpente do Mar* – cuja missão era o transporte para o reino da Sardenha de uma missão diplomática.

Na fragata embarcou D. Lourenço de Lima, irmão do marquês, e enviado extraordinário e ministro plenipotenciário junto do rei de Nápoles.

Tendo largado de Lisboa a 16 de Junho, os navios fizeram escala em Gibraltar de 19 a 23; ali deixaram o brigue *Serpente do Mar* e integraram a fragata *São João Príncipe do Brasil*. A 26 avistaram o cabo da Gata, avistaram a Sardenha a 13 de Julho e chegaram a Nápoles a 19.

Os navios foram recebidos com grandes honras e o comandante-chefe foi apresentado a Sua Majestade que visitou os navios no dia 22 e ofereceu um jantar ao comandante-chefe.

A *Gazeta de Lisboa* de Terça-feira 28 de Agosto de 1792, descreve assim a presença da esquadra portuguesa em Nápoles: *De Nápoles se recebeu notícia de haver allí chegado a Esquadra de Sua Majestade Fidelíssima, comandada pelo Chefe d'esquadra José Sanches de Brito, e de haver Sua Majestade Siciliana ido a bordo da dita Esquadra, e dando sinaes da sua maior satisfação, pela boa ordem que nella admira; e d'haver feito aos commandantes das embarcações honra de os convidar a jantar à sua mesa: a satisfação do soberano se fez comunicar a todos os habitantes, que admirarão a beleza dos navios portugueses, e o luzimento e conducta das suas guarnições⁸.*

⁷ Citado por ESPARTEIRO, António Marques, *O Almirante Marquês de Nisa*, p. 16.

⁸ Citado por ESPARTEIRO, António Marques, *O Almirante Marquês de Nisa*, pp. 22-23.

Os navios deixaram Nápoles a 20 de Setembro, entraram em Cagliari a 28 e largaram a 18 de Outubro. Chegados a Gibraltar em 28 do mesmo mês, os navios foram integrados na Esquadra do Estreito, cujo comando foi assumido por Sanches de Brito.

O Marquês de Nisa entrou no Tejo a 7 de Novembro com a frota do Chefe-de-esquadra Pedro de Mendonça de Moura – fragatas *Fénix* e *São Rafael* *Princesa do Brasil*, brigues *Serpente do Mar* e *Falcão*.

O seu terceiro comando no mar foi a nau *Vasco da Gama*, navio de 74 peças que fora lançada ao mar no Arsenal da Marinha em 15 de Dezembro de 1792.



Figura 6 - Nau *Vasco da Gama*. Museu de Marinha.

Chegara a época das lutas contra a França Revolucionária que declarou guerra a todas as *tiránias*. Portugal prepara a sua esquadra para participar nas operações navais contra aos franceses.

Em 23 de Maio de 1793 largou para o mar, sob o comando do Tenente-general Bernardo Ramires Esquível, uma esquadra de 6 naus, 2 fragatas e 2 brigues para um período de treino no mar.

Começava a despontar o Poder Naval Português que o Secretário de Estado Martinho de Melo e Castro planeava.

Na noite de 18 para 19 de Junho, no entanto, um violento temporal provoca avarias graves nos navios que foram obrigados a recolher-se a Lisboa.

A *Vasco da Gama* entrou a barra a 22 juntamente com os outros navios.

Preparava-se então em Portugal uma divisão do exército para ir combater contra os franceses no Rossilhão (Catalunha), ao lado das forças espanholas.

D. Domingos resolve participar nessa expedição por fervor patriótico; pede a exoneração do comando do navio e a demissão de oficial da Armada Real – o que lhe foi dado em 1 de Outubro – e alistou-se como soldado voluntário naquela expedição.

A Divisão Portuguesa largou de Lisboa a 20 de Setembro e, após 50 dias de viagem, conseguiu desembarcar no porto de Rosas. Nisa seguiu a bordo da nau *São Sebastião* e deixou-nos escritas as suas impressões sobre esta viagem.

A 26 de Novembro as forças portuguesas entram em combate em Ceret, derrotando os franceses a quem apreenderam numeroso material e fizeram alguns prisioneiros.

O Tenente-general espanhol, comandante daquela região, conde de União, teceu grandes elogios às forças portuguesas e recomendou, especialmente, ao General Ricardos o voluntário Marquês de Nisa.

A Gazeta de Lisboa, referindo-se à correspondência do comandante português afirma que *Enquanto aos voluntários do Exército que ali se acharam distingue o mesmo general Forbes com a maior recomendação não só a aptidão do Marquês de Nisa em tudo aquilo de que fora encarregado, mas a constância e valor com que procedera, marchando como simples granadeiro na frente das colunas e no lugar mais próximo do perigo, acompanhando-o sempre na acção com igual distinção o voluntário conde de Lieutau*⁹.

No avanço das forças luso-espanholas sobre Ville Longue e La Roca, foi novamente D. Domingos citado no Relatório do comandante com as seguintes palavras: *No serviço daquele dia (7DEZ1793) se acharam também presentes os voluntários Marquês de Nisa, o Príncipe do Luxemburgo e o conde de Lieutau que procederam com a maior distinção*¹⁰.

Com o aproximar do Inverno, os exércitos recolheram aos quartéis, para um período de imobilização. D. Domingos, não querendo sujeitar-se a tão prolongada inactividade, requereu o seu regresso a Portugal, o que foi aceite; a 31 de Janeiro de 1794 chegava a Lisboa e a 8 de Fevereiro era readmitido na Armada Real.

Foi-lhe atribuído o comando da nau *Rainha de Portugal*, que foi integrada na *Esquadra do Canal* – naus *Vasco da Gama* (74), *D. Maria I* (70), *Conde D. Henrique* (80), *Rainha de Portugal* (74) e *Princesa da Beira* (64), fragatas *Princesa Carlota* (44) e *São Rafael* (44) e brigues *Voador* (22) e *Falcão* (24) – comandada pelo Chefe-de-esquadra António Januário do Vale.

⁹ Citado por ESPARTEIRO, António Marques, *O Almirante Marquês de Nisa*, p. 31.

¹⁰ Citado por ESPARTEIRO, António Marques, *O Almirante Marquês de Nisa*, p. 32.



Figura 7 - Nau *Rainha de Portugal*. Óleo de Alberto Cutileiro. Museu de Marinha.

Largando de Lisboa a 12 de Julho de 1794 a frota portuguesa participou com a esquadra britânica do almirante Howe no patrulhamento do Canal da Mancha e na escolta de navios mercantes. A sua última missão foi a escolta de navios provenientes das Índias Orientais e do Estreito até ao Cabo Finisterra em colaboração com as forças de Howe; em 1 de Março de 1795 regressou a esquadra ao Tejo após 14 dias de viagem.

Nisa teve mais uma vez oportunidade de demonstrar os seus conhecimentos profissionais, o desejo de bem servir e uma enorme dedicação à sua profissão.

Em 10 de Setembro de 1795 foi promovido a Chefe de Divisão, antes de completar 30 anos de idade, continuando, no entanto, no comando da nau *Rainha de Portugal*.

Terminava assim a sua brilhante carreira de oficial superior. Durante este período comandou 4 navios, três deles novos, num período de cinco anos (descontado o ano da participação na Campanha do Rossilhão) tendo andado fora da barra de Lisboa mais de 24 meses.

Foi-lhe atribuído então o comando de uma força naval – naus *Rainha de Portugal* (74) e *Princesa da Beira* (64), fragatas *Ulisses* (44) e *Nossa Senhora das Necessidades* (ou *Tritão*) (44) e brigue *Gaivota do Mar* (24).

Largaram para o mar em 19 de Setembro, mas o mau tempo obrigou-os a regressar a 1 de Outubro com algumas avarias nos navios.

Em Dezembro de 1796, o Marquês de Nisa deixa o comando da *Rainha de Portugal* e passa para a nau *Príncipe Real* de 90 peças, por ter sido nomeado Chefe do Estado-Maior da esquadra surta no Tejo, então comandada pelo Tenente-general Bernardo Ramires Esquível.

Com o desembarque deste oficial em 9 de Janeiro de 1797, Nisa assumiu o comando daquela força naval.

Em 5 de Junho do mesmo ano, com 31 anos, Nisa foi promovido a Chefe-de-Esquadra, posto hoje correspondente a vice-almirante.

Uma carta Régia de 23 de Julho nomeia o Marquês de Nisa para comandante-chefe de uma esquadra de guarda-costas – naus *Príncipe Real* (90), *Rainha de Portugal* (74), *Afonso de Albuquerque* (64), *Nossa Senhora do Monte do Carmo* (ou *Medusa*) (74) e *São Sebastião* (64), corveta *Andorinha* (26) e brigue *Lebre* (24) – que deveria cruzar junto ao Cabo Finisterra durante 8 a 15 dias para proteger a navegação portuguesa contra os corsários franceses.



Figura 8 - Nau *Príncipe Real*. Óleo de Anjos Branco. Museu de Marinha.

Depois deveria dirigir-se para o Cabo de São Vicente e integrar na sua esquadra todos os navios que se encontrassem ao Sul do Algarve.

Deveria ainda a esquadra proteger a navegação dos navios de transporte que, de Tânger navegam para o Algarve e os do comércio do trigo da costa de África, nomeadamente de Safim e de Mazagão; deveria ainda dar comboio a alguns navios que de Lisboa, iriam transportar munições para o Porto.

Caberia ainda a Nisa evitar que os franceses sássem o estreito de Gibraltar e, caso aparecessem com forças superiores às suas participasse o facto ao almirante britânico Jervis – com quem deveria manter correspondência – para que o auxiliasse contra o inimigo comum.

Durante esta missão deveria ainda ser providenciado o treino das guarnições em exercícios de guerra e manobras, bem como promover a prática aos oficiais de marinha.

A esquadra que saiu de Lisboa a 27 de Julho, manteve-se em cruzeiro até 13 de Outubro, tendo representado um intenso e prolongado treino de mar e de navegação para todos os navios.

Em 28 de Agosto de 1787 foi criada a *Brigada Real de Marinha*, que substituiu os dois *Regimentos da Armada* e o *Regimento de Artilharia da Marinha*. Um Decreto de 17 de Outubro daquele ano nomeou o Marquês de Nisa para o cargo de Inspector daquela brigada, cargo que ocupou até Maio do ano seguinte, data em que foi nomeado para novo comando no mar.

Napoleão que prepara, em Toulon, a sua expedição ao Egipto sem que os ingleses se apercebam do seu destino, largou para o mar a 19 de Maio de 1798, e dirigiu-se a Malta, que ocupou; seguiu a 19 de Junho para o Egipto onde, depois de vencer a batalha das Pirâmides, a sua esquadra seria destruída por Nelson a 1 de Agosto.

Foi pela incerteza quanto ao destino da expedição francesa, que o Governo português mandou aprontar a *Esquadra do Oceano*, de 6 navios.

Em Maio de 1798 o chefe de esquadra (vice-almirante) Marquês de Nisa recebeu ordem para assumir o comando de uma esquadra que se destinava a cooperar com os ingleses no Mediterrâneo na luta contra os franceses.

Deveria, por isso dirigir-se a Lagos e entrar em contacto com o almirante lorde Jervis, comandante-chefe da esquadra britânica do Mediterrâneo e que se encontrava então no bloqueio do porto de Cádiz.

Em Maio de 1798 o Marquês de Nisa assumiu o comando de uma força naval que se destinava a cooperar com os britânicos no Mediterrâneo.

Nisa deixou Lisboa a 5 de Maio de 1798 com uma esquadra composta pelas naus *Príncipe Real* e *Rainha de Portugal*; deveriam juntar-se-lhe as naus *Afonso de Albuquerque* e *São Sebastião*, a fragata *Benjamim* e o brigue *Falcão*, todos já em cruzeiro na costa.

No dia 9, pelas 11h00 encontram a *São Sebastião* e a *Benjamim* que depois das salvas da ordenança ao comandante-chefe, se integraram na esquadra. Seguiram viagem para Sul navegando a um largo com vento fresco e gáveas nos terceiros rizes, situação em que a *Príncipe Real* fazia 9 nós. Como o vento fosse aumentando de intensidade, os navios foram reduzindo o pano até ficarem em árvore seca; mas mesmo assim, ainda davam 6 nós.

No dia seguinte fundeou em Lagos, onde se lhes foi juntar a nau *Afonso de Albuquerque*; Nisa mandou informar Jervis, pelo Chefe de divisão António Jacinto Chastenot, conde de Puysegur, que a esquadra sob o seu comando estava pronta a colaborar com a britânica. Jervis determinou-lhe que após se abastecer em Lagos seguisse para Gibraltar e enviou-lhe três oficiais para o ajudarem na interpretação do regimento de sinais em uso na *Royal Navy*.

D. Domingos recebe, entretanto, instruções de Lisboa para não se juntar à esquadra britânica e seguir para os Açores onde deveria cruzar e esperar os navios da frota do Brasil que ali era aguardada.

Suspendendo a 20 de Maio de Lagos, Nisa aproveitou a viagem para estudar as qualidades náuticas dos navios e adestrar as guarnições.

Concluiu o Marquês que a fragata *Benjamim*, com mar chão era o navio com melhor andamento; a nau *Rainha de Portugal* era a mais veleira das naus, e pelo contrário, a *São Sebastião* e a *Afonso de Albuquerque* eram as mais ronceiras; a nau *Príncipe Real* andava mal de bolina e tinha mau governo, sendo difícil mantê-la no rumo.

A 3 de Julho avistaram-se as ilhas Graciosa e São Jorge ficando os navios a cruzar entre o Faial e as Flores. A *Benjamim* foi ao Faial adquirir mantimentos para a esquadra e preparar um local para receber os doentes que, na *São Sebastião*, já ultrapassava os 30 homens, fora os já convalescentes. A 7 de Junho Nisa informa que sendo dia do Corpo de Deus... *ficámos sem Missa porque os capelães estavam enjoados*¹¹. Continuavam, os exercícios diários da esquadra, com a evolução dos navios e treinos de artilharia.

A 9 de Junho recebe ordens, pelo brigue *Falcão*, entretanto chegado aos Açores, para regressar a Lagos e avisar lorde Jervis que a esquadra estava disponível para cooperar com a *Royal Navy*.

Embarcados os mantimentos no Faial e tratados os doentes, largou a esquadra para o Continente a 16 de Junho, surgindo em Lagos a 30 do mesmo mês. Eram 4 naus, uma fragata e um bergantim com cerca de 3.000 homens.

Em Lagos estavam a fragata *Andorinha* (capitão-de-mar-e-guerra Crawford Duncan) e o brulote inglês *Incendiary* (capitão-de-mar-e-guerra Barker). A primeira viera a escoltar os transportes de mantimentos para a esquadra e o segundo vinha incorporar-se na força de Nisa, por ordem de Jervis.

Esquadra do Oceano 1798-1800

Tipo	Nome	Comandante	Guarnição	Peças
Naus	<i>Príncipe Real</i>	Chefe de divisão Conde de Puysegur	948	90
	<i>Rainha de Portugal</i>	Chefe de divisão Thomas Stone	605	74
	<i>Afonso de Albuquerque</i>	Chefe de divisão Donald Campbell	564	64
	<i>São Sebastião</i>	Chefe de divisão Sampson Michell	564	64
Fragata	<i>Benjamim</i>	Capitão-tenente Jorge Thompson	111	26
Bergantim	<i>Falcão</i>	Capitão-tenente Miguel José de Oliveira Pinto	120	24

¹¹ ESPARTEIRO, António Marques. *O Almirante Marquês de Nisa*. P. 45.

Nisa foi então a Cádiz na *Afonso de Albuquerque* para se encontrar com Jervis; nesse encontro, realizado a 2 de Julho na nau britânica *Ville de Paris*, e a 5 de Julho já estava de volta a Lagos com as instruções para a comissão. A frota portuguesa iria incorporar-se, como força auxiliar, sob as ordens de Nelson.

Nisa deveria ainda, segundo as instruções de Jervis, incorporar na sua esquadra o brulote *Incendiary*; entrar o mais rapidamente possível no mediterrâneo para se juntar a Nelson, evitar comunicar com as costas da Barbaria, Espanha ou Gibraltar e procurar obter informações sobre os movimentos de Nelson por navios de países neutros; navegar sempre ao largo de Maiorca, Livorno e Nápoles; depois de reunido com Nelson deveria tomar o comando da vanguarda da esquadra aliada, por ser o oficial mais graduado depois do comandante-chefe.

Nisa foi ainda informado por Jervis que no dia 6 de Junho tinha sido avistado, junto à costa napolitana, um grande comboio francês com tropas e escoltado por 8 naus e 5 ou 6 fragatas.

Os britânicos ignoravam ainda que o destino dessa força francesa era o Egipto onde Napoleão desembarcou e venceu os turcos na chamada batalha das Pirâmides; mas a sua campanha ficaria comprometida pela derrota e destruição da Armada francesa na batalha de Aboukir (ou do Nilo) pela esquadra britânica de Nelson em 1 de Agosto.

Jervis envia ainda uma carta a Nelson em que afirma, referindo-se aos navios portugueses; *Envio esta pelo Marquês de Nisa que, eu espero, cedo vos auxiliará com quatro navios de linha bem manobrados, comandados e ordenados. O exercício que estes navios, no cruzeiro dos açores, têm tido, melhorou os marinheiros no seu mister, os quais se encontram notavelmente sãos. O Marquês concorda comigo que o melhor é experimentar os navios na vossa linha de batalha dois na divisão de estibordo, os quais serão comandados pelo marquês, e dois na de bombordo, comandados por Troubridge. Comuniquei este arranjo aos Lordes do Almirantado*¹².

Depois de abastecida, a esquadra portuguesa largou de Lagos a 13 de Julho em busca das forças de Nelson; no dia seguinte a nau inglesa *Levianthan* informou Nisa de que os franceses tinham tomado a ilha de Malta.

Passaram o Cabo Trafalgar (15 de Julho), o Estreito (16 de Julho), Tarifa (16 de Julho) e cabo da Gata (18 de Julho), sempre com vento fresco, e tempo variável, com rumo a Nápoles.

Avistaram a Córsega a 26 e na madrugada de 27 deu-se o abalroamento entre a nau *Príncipe Real* e o bergantim *Falcão* que ficou partido ao meio; tendo ficado preso no gurupés da nau, não se afundou imediatamente permitindo salvar quase toda a guarnição (perderam-se apenas 6 homens). Embarcando água descontroladamente, o bergantim acabou por partir o gurupés da nau, devido ao peso, afundando-se dez minutos depois do acidente. A nau ficou com o gurupés partido, tendo-se feito a sua substituição a bordo durante o dia.

¹² ESPARTEIRO, António Marques, *O Almirante Marquês de Nisa*, p. 50.

A *Benjamim* foi destacada para ir a Livorno saber notícias de Nelson; ali foi informado que o almirante britânico tinha seguido para Alexandria, pelo que Nisa seguiu para Sul ao longo da costa italiana

Não tendo encontrado Nelson em Nápoles, Nisa navegou para o Egipto onde, diziam, aquele se teria dirigido; mas também em Alexandria, onde chegou a 25 de Agosto, já o não encontrou; apenas ali estavam as 3 naus de Hood que ali ficaram de bloqueio depois da batalha naval de Aboukir. A presença dos navios portugueses, pouco depois da batalha, terá levado Napoleão a pensar que estes tinham participado na batalha de Aboukir e a publicar, em Ordem do Exército que *tempo virá que a nação portuguesa pagará com lágrimas de sangue o ultraje que está fazendo à República Francesa*¹³.

Demorando apenas três dias voltou Nisa a fazer rumo para Nápoles. Junto a Messina teve notícia de que a esquadra francesa que ficara em Malta – 2 naus e uma fragata – ameaçava as costas da Sicília. A esquadra portuguesa mudou de rumo indo procurar o inimigo que avistou no dia seguinte junto ao cabo Passaro. O Marquês de Nisa fez sinal de caça geral, o que se executou, mas sendo o vento fraco os navios pouco andamento tinham. Os franceses, mais afastados da costa, conseguiam melhor seguimento afastando-se em direcção a La Valetta, de onde saíram várias embarcações a remos que as rebocaram para o porto.

Avistou-se então o bergantim *Flora* que trazia instruções de Nelson para que a esquadra portuguesa efectuasse o bloqueio de Malta, onde a população se revoltara contra os franceses, restando àqueles apenas as zonas fortificadas.



Figura 9 - Bloqueio de Malta. Óleo de Alberto Cutileiro. Museu de Marinha.

¹³ ESPARTEIRO, António Marques, *O Almirante Marquês de Nisa*, p 55.

Recusadas, pelos franceses, as propostas de rendição que lhes foram enviadas pelo Marquês de Nisa, os portugueses estabeleceram logo um apertado bloqueio à ilha, dividindo-se em 3 divisões; as naus *Príncipe Real* e *Afonso de Albuquerque* e o brulote inglês *Incendiary*, ficaram diante de La Valleta; a nau *São Sebastião* e a fragata *Benjamim* na ponta SE da ilha, defronte da rada de Marsa Scirocco; a nau *Rainha de Portugal* observava a costa desde o forte Emanuel até ao porto de São Paulo.

O serviço que a esquadra fez neste bloqueio, por mais de 50 dias, foi muito proveitoso para a causa dos aliados. Todas as noites os escaleres dos navios faziam rondas entre a terra e as embarcações a que pertenciam, indo cada um deles, por turno, situar-se à entrada do porto de La Valleta a fim de observarem a fragata francesa *La Justice*, que se encontrava em condições de sair para o mar, e tinha a bordo o produto dos roubos que os franceses efectuaram na ilha.

Mas as cautelas dos navios de bloqueio impediram a sua fuga. De facto, durante o bloqueio efectuado pela esquadra de Nisa, apenas uma pequena embarcação carregada com carne conseguiu furar o bloqueio.

Nisa forneceu aos revoltosos 15 barris de pólvora, 60 espingardas e 1.000 cartuchos e mais tarde, quando passaram próximo os navios apresados no Egipto e que vinham trazidos por Saumarez, aquele propôs-lhe que se retirassem das presas as armas portáteis para fornecer aos revoltosos; foram então entregues mais 1.000 espingardas e 18.000 cartuchos, muitas baionetas e balas para espingarda.

O trabalho dos navios complicava-se com o mau tempo; a *Príncipe Real* partiu a verga da vela grande numa manobra de virar por davante, mas a sua guarnição, bem adestrada, resolveu a avaria em poucas horas, arriando a verga partida e içando outra de gávea no seu lugar.

A 15 de Outubro chegam os navios de Ball e mais tarde (25) chegou Nelson, ficando os ingleses responsáveis pelo bloqueio a partir de 26.

Tinham sido apresados pelos portugueses dez embarcações durante este período entre os quais dois xavecós tunisinos armados em corsários.

Nelson referiu-se à acção da esquadra portuguesa em carta a Nisa afirmando... *e mui altamente aprovo a vossa meritória conduta no bloqueio da ilha de Malta e do envio e intimação para capitular ao exército francês*¹⁴.

Depois de tanto tempo de serviço activo em que os navios sofreram privações em água e víveres, foram rendidos pelos navios de Nelson; 6 naus além de fragatas e outras embarcações. Os portugueses retiraram para Nápoles, a fim de se reabastecer, efectuar algumas reparações e preparando-se para nova campanha. Neste período correspondente ao bloqueio efectuado pelo próprio Nelson, os franceses conseguiram fazer chegara a La Valleta um comboio de navios escoltados pela fragata *Guillaume Tell* que acabou aprisionada.

¹⁴ ESPARTEIRO, António Marques. *O Almirante Marquês de Nisa*. P. 65.



Figura 10 - A esquadra de Nisa na Baía de Nápoles. Gravura da época.

A 6 de Novembro chegou a Nápoles o bergantim *Balão* que ia substituir o naufragado *Falcão*.

A 15 de Novembro a frota recebe ordens para apoiar um ataque a Livorno com tropas napolitanas. Quatro dias depois iniciaram-se os embarques das tropas largando a 22 com os navios ingleses; mas sendo mais veleiros, os portugueses atingiram o destino um dia mais cedo o que deixou Nelson irritado. Rendida a guarnição da cidade e desembarcadas as tropas regressam os navios a Nápoles, ficando a *São Sebastião*, a *Benjamim* e o *Balão* em patrulha ao largo do golfo de Génova.

O exército napolitano foi derrotado pelos franceses apesar de uma tentativa, apoiada por Nelson, de recuperar a Itália; o rei é obrigado a retirar para a Sicília. Nelson prepara em segredo esta retirada, mandando para bordo dos navios ingleses tudo quanto pode ser retirado dos palácios além dos tesouros régios e das jóias da rainha.

O Arsenal de Marinha sofre também uma pilhagem completa da parte dos britânicos.

O Rei de Nápoles pede a Nelson que os marinheiros portugueses aprontem os seus navios, pois estavam desaparelhados, evitando que caíssem na mão dos franceses. Nelson parecia não ter vontade de salvar aqueles navios porque quando D. Domingos recebe as instruções para preparar os navios napolitanos tem dificuldade em fazê-lo, por falta de material no Arsenal, entretanto pilhado pelos homens de Nelson, falta de meios humanos para as manobrar e com uma população em revolta que dificultava fornecimentos.

Recebe então ordem para que, caso os não consiga salvar, os destrua antes de abandonar o porto. Apesar dos esforços portugueses, tiveram que ser queimadas 5 naus, 6 fragatas e muitas lanchas-canhoneiras. Perante o desalento do Rei Napolitano, o almirante inglês descarregou as culpas para os portugueses, a quem afinal não tinha dado condições para cumprir a primitiva ordem.

Salvaram-se as naus *Saumette* e *Archimedes*, a fragata *Sybilla* e a corveta *Galathea* além de outros navios que se encontravam fora do porto. A esquadra portuguesa recebe novas tarefas que dispersam os seus navios; a nau *Afonso de Albuquerque* é enviada na expedição a Trípoli, a *São Sebastião* segue de cruzeiro de bloqueio para a costa de Génova e a *Rainha de Portugal* dirigiu-se a Corfú e Trieste, para transportar os 70 refugiados eclesiásticos que haviam sido salvos em Nápoles. A fragata e os bergantins foram utilizados no serviço de correio.

A nau *Rainha de Portugal* recebeu a missão de recolher as princesas francesas Adelaide e Vitória, tias de Luís XVI refugiadas em Nápoles e que se tinham retirado para Brundisi, à aproximação do exército francês, e seguindo dali para Corfú numa fragata russa; a nau portuguesa transportou também os cardeais e comitiva, cerca de 70 pessoas, que se dirigiam a Trieste para o Concílio que devia eleger o novo Papa. O navio português dirigiu-se para aquele porto onde chegou a 1 de Abril; ali se encontravam uma esquadra russa (8 naus, 8 fragatas e 5 corvetas e bergantins) e outra turca (4 naus, 6 fragatas, 3 corvetas e vários transportes).

Por doença de uma das princesas, só em meados de Maio foi possível largar para Trieste, de onde o navio português voltou para Nápoles onde se reuniu à frota lusa em 27 de Junho.

As cidades de Argel, Túnis e Trípoli eram, naquela época, ninhos de piratas de onde saíam, frequentemente, os velozes xavecões armados em corsários para dar caça aos navios de comércio que navegavam no Mediterrâneo, aventurando-se mesmo a vir ao Atlântico.

Para evitar estes ataques, alguns países, como a Espanha, a Suécia e os Estados Unidos da América, pagavam elevadas somas aos beis daquelas regências, enquanto outros conseguiam tratados de paz e amizade, casos da Inglaterra e da França.

Portugal entregara a protecção do seu comércio marítimo à Armada Real, que através da *Esquadra do Estreito*, mantinha livre o caminho aos navios de comércio. Nisa sugere a Nelson que se tentasse uma trégua com o bei de Trípoli em termos semelhantes ao que existia entre a Inglaterra e aquela regência; foi mandada preparar a nau *Afonso de Albuquerque* para aquela missão. Donald Campbell partiu a 3 de Abril de 1799 e chegou ao destino a 6 de Maio; durante as difíceis negociações, que o cônsul espanhol tentou dificultar, o navio português atacou as baterias que defendiam o porto, e apresou vários navios que se aproximaram do porto, incluindo uma polaca de guerra de 18 peças, que foi queimada, uma fragata e um bergantim sueco que esta apresara.

Assinado o armistício a 14 de Maio foram entregues 200 prisioneiros feitos pelos portugueses e recebeu-se um valioso resgate, em dinheiro, pela libertação da fragata e os prisioneiros franceses que estavam em poder do Bei e que os ingleses haviam, sem sucesso, tentado já resgatar. Largando a 20, a nau chegou a Palermo a 31 de Maio.

O sucesso obtido em Trípoli levou D. Domingos a tentar idêntico acordo com a regência de Túnis. Para ali seguiu, a 20 de Junho de 1799, D. Rodrigo Pinto Guedes no brulote inglês *Stromboli*, mas só em Outubro atingiu Túnis; a habilidade diplomática de Pinto Guedes conseguiu obter uma paz com os tunisinos apesar da má vontade de Nelson como se demonstra pela carta muito secreta que enviou ao cônsul inglês naquela cidade:

O Marquês de Nisa manda o seu primeiro comandante, Dom qualquer coisa Pinto, para negociar uma trégua ou paz com Portugal. Este homem detesta o inglês. Peço-vos encarecidamente para entravar e não deixar progredir a sua missão, até que a do rei de Nápoles esteja cumprida. Tente, por todos os meios possíveis, impedir a paz com Portugal; faça ver ao bei que ambas as pazes ou tréguas devem ser assinadas ao mesmo tempo¹⁵.

Os navios aliados faziam, entretanto, patrulha no golfo de Leão em busca de navios franceses: eram 14 naus, incluindo as 3 portuguesas, pois a *São Sebastião* continuava o seu cruzeiro na costa de Génova. Dá-se então a revolta das populações calabresas contra os franceses, que dominavam todo o litoral napolitano, sendo aqueles auxiliados pelos aliados com um contingente de 3.000 homens onde se integraram 400 portugueses sob o comando do Primeiro-tenente Moreira Freire. Esta força bateu sempre os franceses obrigando-os a abandonar o país refugiando-se sucessivamente em Cápua, Gaeta e castelo de São Telmo donde foram expulsos caindo muitos prisioneiros em poder dos aliados.

Nas operações para a reconquista da cidade de Nápoles tomaram parte 400 marinheiros portugueses desembarcados das naus, sob o comando do Capitão-tenente António Saldanha da Gama e a artilharia sob as ordens do Primeiro-tenente Alexandre Moreira Freire.

Os marinheiros lusos participaram na ocupação do forte de São Telmo (12 de Julho) onde ficou ferido Moreira Freire, do Forte Cápua e do forte de Gaeta. A acção dos portugueses mereceu de Nelson o seguinte elogio: *...Comandante Gama, das tropas portuguesas desembarcadas da esquadra portuguesa, é-lhe atribuído grande mérito, e Lord Nelson informará o Marquês de Nisa da sua boa conduta¹⁶*. Os portugueses reembarcam nos navios a 30 de Julho.

Restabelecido em Nápoles o governo do rei D. Fernando, a esquadra portuguesa voltou ao bloqueio de Malta, comissão que desempenharia, durante mais três meses, com mesmo rigor que o fizera no início.

¹⁵ ESPARTEIRO, António Marques, *O Almirante Marquês de Nisa*, p. 99.

¹⁶ Citado por ESPARTEIRO, António Marques, *O Almirante Marquês de Nisa*, p. 105.

Ordem de Batalha a navegar¹⁷

	Nº	Navios	Comandantes	Peças	Homens	
Divisão de Estibordo	1	<i>Culloden</i>	T. Troubridge	74	590	Rear Admiral Lord Nelson
	2	<i>Sealous</i>	S. Hood	74	590	
	3					
	4	<i>Alexander</i>	A.J. Ball	74	590	
	5	<i>Vanguard</i>	T. M. Hardy	74	595	
	6	<i>Swiftsure</i>	B. Hallowell	74	590	
	7	<i>Afonso de Albuquerque</i>	Com. Campbell	70	625	
Divisão de Bombordo	8	<i>Principe Real</i>	Conde de Puysegur	92		Rear Admiral Marquês de Nisa
	9	<i>São Sebastião</i>	Com. Mitchell	64		
	10	<i>Goliath</i>	F. Foley	74		
	11	<i>Lion</i>	M. Dixon	64		
	12	<i>Audacious</i>	D. Gould	74		
	13	<i>Minotaur</i>	T. Louis	74		
	14					
	15					
	16					
	17					

A bordo do *Vanguard*, no mar, 20th May 1799

NELSON

Nota: Nesta Ordem de Batalha está explícita a nomeação do Marquês de Nisa como comandante de uma das divisões da esquadra aliada que inclui navios ingleses.

A 25 de Agosto Nelson ordenava a Nisa que seguisse para Malta a fim de assumir o comando da esquadra encarregue do bloqueio. Para além dos navios portugueses estacionavam em Malta 6 navios ingleses (naus *Alexander*, *Audacious* e *Lion*; fragata *Sucess*; bergantim *Bonne Citoyenne* e brulote *Stromboli*).

¹⁷ Idem, p. 447.

Desembarcaram 347 praças sob o comando do Capitão-tenente António Gonçalves Pereira, mas logo a 9 de Outubro chega o bergantim *Gaiivota do Mar* com ordens do Secretário de Estado da Marinha, datadas de 27 de Julho e 1 de Setembro, para o regresso dos navios.

Nelson recebeu idêntica comunicação e solicitou a D. Domingos que retardasse a partida porque os navios e o pessoal desembarcado faziam muita falta no estado em que se encontravam as operações. D. Domingos concordou em manter-se no bloqueio até à chegada da esquadra russa que se aguardava.

No dia 3 de Novembro, durante um temporal, um raio provocou um incêndio no mastro grande da *Príncipe Real* e apesar dos esforços da guarnição, foi necessário cortá-lo e deitá-lo ao mar deixando o navio, apesar de ter fundeado com dois ferros, em situação muito delicada e de grande risco. Logo que o tempo melhorou foi fabricado a bordo outro mastro e preparado o navio para largar do porto. Sobre este acidente escreveu Nisa ao Secretário de Estado que *...a ansiedade que sofremos por dias contínuos, esperando a cada momento ver perder o navio, é inexplicável*¹⁸.

Os franceses, sitiados, chegaram ao último grau de necessidades e já se falava em capitulação e entrega, quando Nelson, para não deixar essa glória aos portugueses, fez render a esquadra portuguesa por navios ingleses. Passados poucos dias Malta entregou-se ao próprio Nelson.

O esforço que os navios e guarnições tinham sofrido, durante esta comissão, impunha uma paragem para afinar os navios e dar algum repouso ao pessoal. Retirando de Malta para Palermo, em meados de Dezembro, os navios iriam receber alguns fabricos. Em Janeiro de 1800 chegou a nau *Vasco da Gama* e a corveta *Boaventura* escoltando os navios que traziam mantimentos, sobressalentes e dinheiro para a esquadra.

A 12 de Fevereiro de 1800 largou o Marquês de Nisa para Lisboa com a sua esquadra e, após uma viagem com tempos variáveis, chegou ao Tejo em finais de Abril, recebendo do Príncipe Regente rasgados elogios.

Carta Régia de 6 de Junho de 1800 ao Marquês de Nisa¹⁹

O Príncipe Regente NS por efeito da Real Grandeza com que costuma honrar as pessoas, que se empregam dignamente no seu Real serviço, houve por bem expressar em uma Carta Régia dirigida na data de 6 de Junho ao Excelentíssimo Marquês de Nisa, que tinha comandado a Sua Real Esquadra no Mediterrâneo, que desejando-lhe dar novas provas do quanto lhe tinham sido agradáveis os distintos serviços, que fizera na esquadra do Mediterrâneo e muito particularmente no bloqueio de Malta, que tinha sido feito com todo o vigor, e na conclusão das pazes com as Regências de Trípoli e Túnis, para que o mesmo Marquês concorrera, expedindo àquelas Potências destacamentos, e oficiais da esquadra que comandava; fora servido mandar-lhe expedir a dita Carta Régia, para que lhe servisse de monumento e de testemu-

¹⁸ ESPARTEIRO, António Marques, *O Almirante Marquês de Nisa*, p. 111.

¹⁹ Idem, pp.116-117.

nho público, e contasse este Real agradecimento com que o queria honrar, aprovando tudo o que ele praticara no mesmo comando, e declarando que reservava promovê-lo nos postos da Sua Marinha Real, logo que as circunstâncias o permitissem.

Segundo o ministro português em Londres, o próprio monarca fez-lhe saber que recebera de Nelson informações sobre a maneira distinta como a esquadra portuguesa se comportara e do modo como o Marquês de Nisa se tinha conduzido em todas as operações de que fora encarregado com o maior acerto, inteligência e actividade, e ao desvelo com que todos os portugueses sempre procuraram seguir o exemplo do seu chefe.

O *Directório*, em França, acusava Portugal de duplicidade, por pretender firmar a paz com a República ao mesmo tempo que auxiliava, no Mediterrâneo os seus inimigos.

A guerra representava para o país e para o comércio marítimo um sacrifício imenso, mas a paz significava a hostilidade da Inglaterra o que não era possível, pois acarretaria o fim do império, o que se verificou com a Espanha. Portugal tinha que tomar um partido e optou pela aliança com a Inglaterra, embora isso implicasse a continuação da guerra. Mas a Inglaterra, agastada pelo facto de o Governo ter mandado recolher a Lisboa a esquadra do Marquês de Nisa, mais uma vez reduziu o apoio prometido, com o pretexto de ter de se prevenir contra as ameaças da França. Estava-se então no período das grandes vitórias militares de Napoleão.

Sobre esta missão da Armada Real citamos o que afirmou Marques Esparteiro²⁰:

Da acção da esquadra do Marquês de Nisa, que operou no Mediterrâneo, deveriam resultar para a Nação vantagens de prestígio e mesmo de ordem económica. Porém, o resultado foi anulado pelo tremendo fracasso político do nosso Ministério dos Negócios Estrangeiros.

A nossa diplomacia enviou a esquadra a cooperar com a inglesa demasiado tarde e recolheu-a demasiado cedo.

O nosso procedimento acarretou-nos a má vontade francesa sem nos trazer o reconhecimento inglês.

Assim terminava a carreira naval de D. Domingos Xavier de Lima, 7º Marquês de Nisa

Em Abril de 1801 o Marquês de Nisa foi nomeado pelo Príncipe Regente como embaixador extraordinário na Corte do Czar de todas as Rússias, Paulo I; a sua missão era apresentar a Paulo I, na sua qualidade de Mestre da Ordem de Malta, o reconhecimento do Priorado de Portugal daquela Ordem. Esta nomeação estará relacionada não só ao desempenho de D. Domingos como comandante da esquadra portuguesa no Mediterrâneo, como com a sua vocação para a diplomacia.

Além desta razão oficial, havia outras que passavam pelo estreitamento e fortalecimento de relações com aquele país, que embora situados em extremos opostos da

²⁰ ESPARTEIRO, António Marques, *O Almirante Marquês de Nisa*, p. 12.

Europa, sentiam a situação de insegurança internacional que os projectos hegemónicos de Napoleão Bonaparte provocavam.

No dia 30 de Abril de 1801, partiu Nisa de Lisboa, a caminho de Londres, com o seu irmão D. Lourenço de Lima – que ia ocupar o cargo de embaixador em Londres – e a sua comitiva e bagagens – 6 pessoas e 77 volumes²¹.

Entretanto o Czar foi assassinado e Nisa recebe instruções para ficar em Londres até se ter conhecimento da data em que o novo Czar fosse coroado.

Esta prolongada estadia em Londres não terá sido muito do agrado do nosso Marquês que em carta dirigida ao ministro Pinto de Sousa, afirma que *não posso, com indiferença conformar-me na ocasião presente, em que Portugal se acha sofrendo toda a casta de hostilidades e achar-me eu paralisado em Londres por causa de uma comissão accidental, a qual nada tem de comum com a minha primeira obrigação que é defender a minha Pátria e o meu soberano à custa do meu sangue*²².

É neste período que D. Domingos Xavier de Lima encomenda a Domenico Pellegrini o retrato que, em 2006 passou a fazer parte do acervo do Museu de Marinha.



Figura 11 - D. Domingos Xavier de Lima, 7º Marquês de Nisa.
Óleo de Domenico Pellegrini. Museu de Marinha.

²¹ O que a seguir se vai descrever sobre a estadia na Rússia do Marquês de Nisa é, essencialmente, um resumo da comunicação, de 30 de Março de 2010, do nosso confrade comandante Estácio dos Reis.

²² Citado por REIS, António Estácio dos, *O Almirante Marquês de Nisa Na Rússia. Os últimos meses da sua vida*, p. 5

O Marquês de Nisa acaba por tomar conhecimento que a coroação do novo Czar será em 10 de Outubro (28 de Setembro no calendário Juliano em vigor na Rússia), mas faltam-lhe as credenciais para poder entrar naquele Estado.

O prestígio de que Nisa gozava junto das autoridades britânicas, nomeadamente o Primeiro Lorde do Almirantado, o almirante John Jervis, levaram a *Royal Navy* a disponibilizar a fragata *Latona* para transportar o nosso embaixador. Embarcado no porto de Yarmouth, Nisa chegaria a Kronstadt, o porto que serve a cidade de São Petersburgo, em 22 dias de viagem, sendo saudado com uma salva de 15 tiros à entrada a bordo e à saída.

Recebido pelo Imperador, Nisa não consegue deslocar-se a Moscovo para a cerimónia de coroação por motivo de doença; Portugal estaria representado pelo encarregado de negócios Teodoro José Pinheiro.

Restabelecido, Nisa chega a Moscovo com a sua comitiva e, logo no dia seguinte, participa no baile que foi dado no paço onde pode cumprimentar o imperador e com ele cear.

Terminadas as cerimónias, Nisa regressa com a sua comitiva a São Petersburgo, tendo necessitado de 54 cavalos para fazer deslocar a comitiva e a bagagem.

Tendo faltado à coroação do Imperador, Nisa sentiu-se na obrigação de convidar o novo soberano para três bailes de gala, todos na mesma semana.

A 17 de Dezembro, aniversário de D. Maria I, o Marquês de Nisa oferece nova recepção com baile e ceia em que estiveram presentes Sua Alteza Imperial, o Grão-Duque Constantino, todo o Ministério, membros do Conselho de Estado, todo o Corpo diplomático e grande parte da Nobreza.

A sua presença nas cerimónias para que era convidado e as que ele ofereceu, obrigou o Marquês de Nisa a realizar despesas avultadas. A discriminação dessas despesas foi enviada para Lisboa, por officio e através dele fica-se a saber que apesar de a verba ser elevadíssima, teria havido outros gastos avultados que o Marquês considera deverem ser por ele suportados, como, por exemplo, as carruagens, os fatos de gala e os cavalos, afirmando que *a despesa ordinária e extraordinária de mesa e festas em Moscovo, não correspondem a um terço do que foi na realidade mas eu desejava possuir o mundo inteiro para o empregar todo no Real Serviço de Sua Alteza Real, Meu Amo, e fazê-lo servir ao esplendor e lustre do Real Nome da Sua Corte*²³.

Existia, em São Petersburgo, um hospital Português para prestar assistência aos marinheiros portugueses que ali chegassem doentes ou molestados em consequência de rixas e lutas, muito frequentes na época entre os homens do mar das diferentes nações. O hospital tinha um movimento razoável, pois em 19 anos assistiu 563 doentes correspondentes a 5.669 dias de internamento.

²³ Citado por REIS, António Estácio dos, *O Almirante Marquês de Nisa Na Rússia. Os últimos meses da sua vida*, p. 10.

Nisa encontrou o hospital numa situação de penúria e contribuiu com um elevado donativo; além disso conseguiu que um comerciante local assegurasse o pagamento do aluguer do edifício que, nos primeiros tempos foi assegurado pela Rainha de Portugal.

Outra situação que Nisa teve de resolver foi a falta de apoio aos comerciantes portugueses naquela cidade; para colmatar essa falta, nomeou, interinamente, o comerciante José Maria Roversi para as funções de vice-cônsul.

O primeiro encontro entre o Marquês de Nisa e o Czar Alexandre, realizou-se em 2 de Setembro de 1801 (21 de Agosto segundo o calendário Juliano em vigor na Rússia) e nele o nosso embaixador tratou de abordar alguns dos assuntos que o tinham levado àquele país.

Já a reunião como o conde de Panin, realizado em 31 de Outubro (19OUT) não foi tão profícua, pois o ministro russo afirmou que *Sua Alteza Imperial tudo faria para a conservação da integridade da Monarquia Lusitana, mas a sua posição não permitia poder ofender a França*²⁴.

Nesse encontro foi também abordado o interesse de Sua Alteza Imperial na expedição de dois navios russos que iam iniciar uma viagem à volta do Mundo e ficaria muito lisonjeado se os ministros das Potências Marítimas pudessem dar alguma contribuição aos comandantes dos navios. Nisa deu-lhes cartas de recomendação para o Vice-Rei do Brasil, D. Fernando José de Portugal e Castro e os governadores das ilhas da Madeira e de Santa Catarina (Brasil). Forneceu ainda àquela expedição, um exemplar das *Tábuas Náuticas para o Cálculo das Longitudes* de José Monteiro da Rocha²⁵.

Tratava-se da primeira viagem de circum-navegação russa realizada entre 1803 e 1806 pelos navios: *Nadejda* e *Neva*, sob o comando do almirante Ivan Kruzenshtern (1770-1846), que escalaram a ilha de Santa Catarina a 21 de Dezembro de 1803. Kruzenshtern legou-nos um pormenorizado diário de bordo, onde fixou a boa recepção de que foi alvo pelas autoridades locais.

Em Janeiro de 1802 Nisa recebe uma carta do ministro Melo e Castro que o informa do desejo do Czar em que ele continuasse em São Petersburgo, conforme carta que o Príncipe Alexander Kourakin enviara para Lisboa.

Mas parece que o Regente tinha outra ideia, porque um despacho de 27 de Janeiro diz-nos que *apesar de se considerar muito positiva a acção de D. Domingos, está bem claro que há motivos de serviço que fazem preciso o regresso de V. Exa para esta Corte, não deixam os interesses da Família de V. Exa. de requererem a presença de V. Exa. em Lisboa*²⁶.

Nisa foi substituído por António Araújo de Azevedo, futuro conde da Barca. Mas Nisa mantém-se em São Petersburgo possivelmente porque o regresso durante o Inverno

²⁴ Citado por REIS, António Estácio dos, *O Almirante Marquês de Nisa Na Rússia. Os últimos meses da sua vida*, p. 12.

²⁵ Idem, p. 13.

²⁶ Citado por REIS, António Estácio dos, *O Almirante Marquês de Nisa Na Rússia. Os últimos meses da sua vida*, p. 13.

seria penoso; acabará por partir apenas em Junho. O Príncipe Regente concede-lhe ainda 6 a 8 meses de licença, sem perda dos vencimentos, para que pudesse visitar as cortes europeias.

O Marquês de Nisa inicia as suas despedidas a 19 de Maio (07Mai) oferecendo, nessa noite uma recepção na sua residência, em que estiveram presentes os monarcas, a Família Imperial, os Membros do Governo e o Corpo Diplomático.

Na manhã de 4 de Junho (23MAI) o Marquês dirigiu-se ao Palácio imperial para apresentar as despedidas formais ao Czar. Nisa teve ainda a oportunidade de se despedir da Imperatriz.

Parecia que a sua missão estava terminada, mas Nisa aproveita ainda para festejar o aniversário do Príncipe Regente, oferecendo um baile e ceia; a presença do Czar, depois da despedida formal do embaixador representou uma mostra de grande consideração pelo Príncipe Regente de Portugal.

A 12 de Junho (31MAI) ainda Nisa voltou ao Palácio Imperial para particularmente se despedir do Czar. A 15 de Junho (03JUN) D. Domingos inicia a sua viagem de regresso a Lisboa prevendo passar por Estocolmo, Copenhaga, Hamburgo, Dresden, Berlim, Viena, Paris e Londres. Seguem com ele quatro pessoas, enquanto os restantes membros da sua comitiva embarcam, com a bagagem no brigue *Pensamento Feliz*.

Chegam, entretanto, a São Petersburgo notícias de que o Marquês estaria doente; foi o seu secretário, o CMG O'Connor que informou do seu falecimento a 30 de Junho na cidade de Koenigsberg, capital da Prússia. Causa da morte bexigas malignas (varíola).

O seu corpo ficou depositado na igreja católica de São João Baptista²⁷, sendo posteriormente transferido para uma abóbada onde facilmente poderia ser removido para Portugal. A esta cerimónia assistiram mais de 5.000 pessoas, entre elas o Cônsul de Portugal em São Petersburgo José Maria Roversi.

Com a notícia da morte do Marquês, houve algum pânico entre os comerciantes portugueses na Rússia; D. Domingos tinha-se socorrido daqueles para obter financiamento para as suas actividades, passando-lhes letras. Agora eles temiam que ninguém em Lisboa se responsabilizasse pelo pagamento das dívidas, tentando mesmo embargar a bagagem do Marquês, já embarcada no *Pensamento Feliz* que, devido ao mau tempo ainda se encontrava em Kronstadt.

Como já referimos atrás, D. Domingos tinha a preocupação de não onerar as contas da Fazenda Pública com algumas das suas despesas de representação. Por este facto, a sua viúva viu-se confrontada com dívidas, deixadas pelo marido e, para as quais, não tinha capacidade financeira para pagar.

Viu-se então na necessidade de apresentar uma longa petição ao Príncipe Regente em que, propunha que lhe fossem atribuídas duas comendas com cujas rendas poderia honrar as dívidas do Marquês.

²⁷ Esta igreja foi destruída durante a Segunda Guerra Mundial.

Desconhece-se o que decidiu o Príncipe, mas a 9 de Fevereiro de 1803 (28JAN) o ministro António de Araújo de Azevedo, que substituíra Nisa, comunicou que o Cônsul Roversi dispunha de uma verba de 13.000 rublos que deveria remeter ao Real Erário por ordem da marquesa de Nisa; isto leva a supor que as contas do Marquês estavam saldadas.

Apesar do esquecimento a que foi votado – o seu corpo nunca veio para Portugal – o Marquês de Nisa teve algumas homenagens nos Séculos XX e XXI:

- O comandante Marques Esparteiro escreveu, em 1944 uma biografia do Marquês de Nisa, reeditada em 1987 pela Comissão Cultural da Marinha;
- Eduardo Noronha escreveu também uma obra, romaneada, sobre a sua vida;
- A Marinha atribuiu, em 1983, o seu nome a um curso de cadetes da Escola Naval;
- Em 2006 a Marinha fez um esforço financeiro para adquirir, com destino ao Museu de Marinha, o retrato do Marquês pintado por Domenico Pellegrini em 1801 em Londres, a que já nos referimos²⁸;
- As autoridades de Malta homenagearam-no em 2008, colocando, nos jardins das *Upper Barracks*, em La Valleta, uma placa comemorativa da presença da esquadra portuguesa nas suas águas, como reconhecimento do importante papel dos navios e dos marinheiros portugueses que estiveram na ilha durante a ocupação napoleónica.
- A sua acção no Mediterrâneo inspirou também o romance histórico *O Almirante Português*, apresentado recentemente pelo nosso confrade comandante Moreira da Silva.

²⁸ O quadro que tinha um preço base de 10.000,00 euros, viria a licitado por 27.500,00 euros.

Bibliografia

BARATA, Gen. Manuel Themudo e TEIXEIRA, Nuno Severiano. *Nova História Militar de Portugal* (5 volumes). Círculo de Leitores. Lisboa, 2003-2005.

CELESTINO SOARES, Joaquim Pedro. *Quadros Navais*. Ministério da Marinha. Lisboa, 1942.

EÇA, Vicente Almeida d'. *Lições de História Marítima Geral* (4 volumes). Ministério da Marinha, Lisboa, 1973; *Causas Políticas das Invasões Francesas*, Conferência na Escola Naval no Centenário das Invasões, Lisboa, 1910.

ESPARTEIRO, António Marques, “Causas da Decadência e Ressurgimento da Marinha Portuguesa”, Separata dos *Anais do Clube Militar Naval*, Lisboa, 1932; *O Almirante Marquês de Nisa*. Edições Culturais da Marinha. Lisboa, 1987; *Portugal no Mar (1608- 1923)*. Lisboa, 1954; *O Famoso Botão de Âncora (1600-1895)*. Agência-Geral do Ultramar. Lisboa, 1959; *Catálogo dos Navios Brigantinos (1640-1910)*. Centro de Estudos de Marinha. Lisboa, 1976; *Três Séculos no Mar* (30 volumes). Ministério da Marinha. Lisboa, 1974/1987; *Heróis do Mar*. Lisboa, 1954; *Dicionário Ilustrado de Marinha*. Clássica Editora. Lisboa, 2001

FONSECA, Alexandre da. “O Marquês de Nisa no Bloqueio de Malta (1798-1799)”. *Revista Militar* nº 2496, Janeiro de 2010, pp. 19-27.

HENRY, Chris. *Napoleonic Naval Armaments 1792-1815*. Osprey Publishing Ltd. Oxford, 2004.

JÚNIOR, Abílio Cruz. *O Mundo Marítimo Português no último Quartel do Século XVIII*. Edições Culturais da Marinha. Lisboa, 2002.

MACEDO, Jorge Borges de, *O Bloqueio Continental. Economia e Guerra Peninsular*, Lisboa, Delfos, 1962.

OLIVEIRA, Joaquim da Mata, *O Poder Marítimo na Guerra Peninsular*. Lisboa, Tipografia da Cooperativa Militar, 1914; “Subsídios para a História da Esquadra do Marquês de Nisa (1798-1800)”. In *Revista Militar*. 1912/1913.

PEREIRA, José António Rodrigues. “A Marinha Portuguesa nos Conflitos Europeus dos Séculos XVII a XX”. In *Actas do III Colóquio de História Militar – Portugal e a Europa nos Séculos XVII a XX*. Lisboa, 1992; *Campanhas Navais (1793-1807). A Marinha Portuguesa No Tempo de Napoleão. A Armada na Europa*. Coleção Batalhas de Portugal nº 20. Tribuna da História. Lisboa, 2005; *Campanhas Navais (1807-1823). A Marinha Portuguesa No Tempo de Napoleão. A Armada no Brasil*. Coleção Batalhas de Portugal nº 21. Tribuna da História. Lisboa, 2005; *Grandes Batalhas Navais Portuguesas*. Esfera dos Livros. Lisboa, 2009; *Marinha Portuguesa Nove Séculos de História*. Edições Culturais da Marinha. Lisboa, 2010.

REIS, António Estácio dos. *O Almirante Marquês de Nisa na Rússia. Os últimos meses da sua vida*. Comunicação à Academia de Marinha em 30 de Março de 2010.

SILVA, Jorge Moreira. “O Ilustre Almirante Marquês de Nisa”. *Revista da Armada* nº 380, Novembro de 2004, pp. 17-21.

SOARES, Joaquim Pedro Celestino. *Quadros Navais* (8 volumes). Ministério da Marinha. Lisboa, 1972-73.

O 1º DE DEZEMBRO
A AFIRMAÇÃO DA NACIONALIDADE PORTUGUESA
FACE À ESPANHA E AO MUNDO

Comunicação apresentada pelo académico
Alexandre de Sousa Pinto, em 1 de Dezembro

Exmo Senhor Presidente da Academia de Marinha, Almirante Vieira Matias.

Cumprimento V^aEx^a e, na sua pessoa, toda a Academia de Marinha, Instituição que muito me honra aceitando-me como membro. Estando nós a quinze dias do fim do mandato dos actuais corpos dirigentes e sendo eu, ao que julgo saber, o último interveniente nestas sessões das terças-feiras, não quero deixar de lhes apresentar um especial cumprimento pela excelência do trabalho efectuado e de desejar que continuem a contribuir com o vosso muito saber para o invejável prestígio de que esta Academia desfruta.

Senhores Académicos.

Minhas Senhoras e meus Senhores

Quero começar por agradecer ao Senhor Almirante Vieira Matias o honroso convite que me dirigiu para vos falar nesta data em que comemoramos 374 anos de um dos mais importantes sucessos da História de Portugal – o 1º de Dezembro de 1640. Duvido sinceramente que o meu fosse o nome mais indicado para o fazer, mas não me era possível recuar perante um tal desafio. Na arma a que pertencemos – a Cavalaria – somos treinados para termos sempre o coração do outro lado do obstáculo que o nosso cavalo tem de saltar, única forma de este se não recusar a fazê-lo.

Se o 1º de Dezembro é, como disse, a data de um importantíssimo sucesso português, julgo uma completa insanidade ter-se deixado de o celebrar sendo, talvez, o mais importante dos feriados nacionais. No meio do terramoto político governativo em que nos encontramos parece que, pelo menos neste aspecto, algum bom senso regressou pois este será, ao que julgo, o último 1º de Dezembro em que tal acontece.

Mas vamos ao que aqui me trouxe.

Como todos nós bem sabemos, a História faz-se com documentos. Sem eles estamos perante ficção. Mas os documentos têm que ser analisados e interpretados à luz das circunstâncias que os rodearam. São as diferentes análises e interpretações dos documentos que, sendo pessoais, podem conduzir a diversas conclusões, obviamente influenciadas pelos interesses políticos, estratégicos, ou outros que informam o seu autor.

O fim do feriado do 1º de Dezembro, decretado pelo anterior governo, levantou debates no decorrer dos quais, em minha opinião, foram feitas afirmações que nem sempre julguei serem as mais correctas em termos históricos.

Procurarei hoje demonstrar, à luz da minha própria análise e interpretação dos documentos, o que me parece ter sido o 1º de Dezembro de 1640 e o que ele pode e deve representar para os portugueses do século XXI.

Desde já esclareço que, pensando ser a dialética uma importante fonte da verdade, serei propositadamente polémico, nomeadamente quanto à historiografia que, no interesse da política, nos tem sido ministrada nos últimos três séculos e meio.

Começaria por referir, citando o meu amigo e ilustre historiador militar COR Américo José Henriques, que “*se Aljubarrota foi a afirmação da independência de Portugal face a Castela, o 1º de Dezembro é, sem dúvida, a afirmação da nacionalidade portuguesa face à Espanha*” e, digo eu, face ao Mundo, afirmação que me serviu para titular esta minha comunicação.

Vejamos sinteticamente os antecedentes à luz dos conceitos jurídicos, políticos e sociais da época – século XVI. António de Oliveira diz-nos que “*Os reis eram investidos no poder por uma cerimónia denominada levantamento, aclamação ou eleição. Do cerimonial fazia parte o juramento recíproco do rei e do reino, não obstante a prática do princípio da hereditariedade. Sem juramento do reino não havia garantia de obediência e sem juramento do rei não havia rei. O poder vinha-lhes [aos reis] de Deus mas através do povo. Faltando ao juramento da investidura, tornando-se o rei tirano, o povo podia resistir ao seu comando, destituí-lo ou mesmo matá-lo*”¹. A sucessão dinástica estava estabelecida por lei e não era competência real decidi-la; pelo contrário, há vários exemplos na nossa história da total incapacidade real para decidir nesta matéria. Logo no início da monarquia portuguesa surgiu a questão entre os irmãos Sancho II e Afonso III, tendo este afastado o primeiro mas nunca se intitulado rei enquanto aquele não morreu, apesar do sancionamento papal para tal afastamento. Com a sucessão de D. Fernando surge um problema diferente mas em que também é a lei que vai impor-se: entre D. Fernando e D. João I de Castela é acordado o casamento deste com a filha única daquele (então com 10 anos de idade) não sem que sejam impostas condições tais como a impossibilidade futura da reunião das duas coroas, ficando claro que se elas viessem a cair em filhos deste casamento o primogénito seria rei de Castela e o secundogénito de Portugal e que se este fosse menor aquando da morte de D. Fernando a regência seria exercida pela rainha D. Leonor Teles; D. Fernando morre pouco depois não tendo chegado nunca a haver descendência do casal, mas D. João prende a regente D. Leonor e invade Portugal para assumir o trono em nome da criança com quem havia casado. Face ao não cumprimento dos tratados resta encontrar em Cortes quem suceder no trono face à lei, tendo o jurisconsulto João das Regras conseguido demonstrar que os pretendentes estavam todos em pé de igualdade

¹ António de Oliveira, “Poder e sociedade nos séculos XVI e XVII”, in João Medina (Dir.), *História de Portugal*, Ediclube, Vol. VII, 1998, pp. 12-13.

pelo que as Cortes poderiam livremente aclamar quem entendessem – não se tentou provar os direitos do Mestre de Avis, que notoriamente os não tinha, mas demonstrar que os filhos de D. Inês de Castro eram tão ilegítimos quanto aquele. D. João I não é um rei por sucessão mas um rei por eleição, cumprindo-se integralmente a Lei. Anos mais tarde, D. João II procura encontrar forma de fazer seu sucessor o bastardo D. Jorge mas nem ele, que a todos submeteu à sua vontade, foi capaz de ultrapassar a lei. Com a morte de D. Sebastião solteiro e sem geração, sucede-lhe o único filho de D. Manuel ainda sobrevivente – o Cardeal D. Henrique – mas à morte deste que, como vimos, ao contrário da opinião expressa no *Portugal Restaurado* pelo Conde da Ericeira², não tinha poderes para designar sucessor, apresentam-se as candidaturas dos netos Filipe II de Espanha, D. Catarina, duquesa de Bragança e D. António o Prior do Crato e dos bisnetos duques de Parma e de Sabóia. Neste caso, segundo insignes historiadores de Direito, a sucessão competia aos parentes mais próximos (os netos preferiam aos bisnetos) e, de entre aqueles, os varões preferiam às fêmeas; sendo D. António um bastardo, Filipe seria por direito sucessório rei de Portugal. Este terá a determinada altura dito que Portugal era seu de direito, por compra e por conquista, uma vez que os seus juristas tinham provado o seu direito, tinha comprado o silêncio ou a aceitação de alguns e o tinha conquistado ao Prior do Crato. Não sendo especialista em história do Direito não estou em condições de refutar a opinião de tais especialistas, mas quer-me parecer que à questão se poderia aplicar a Lei Mental, quando refere que relativamente aos bens e herdeiros da Coroa de seus Reinos “*ficassem sempre inteiramente, por morte do possuidor de tais bens e terras, ao seu filho legítimo varão maior, que ele ficasse, e não ao neto filho do filho mais velho já falecido*”³ com exclusão expressa das filhas e respectivos descendentes⁴ não tendo, no entanto, para mim, esta questão grande importância irei partir do princípio de que era realmente a Filipe II que cabia a sucessão da coroa de Portugal. As Cortes de Tomar reconhecem-no como rei (juramento do reino) depois de ele ali se ter comprometido, em seu nome e no dos seus sucessores, a nunca reunir as duas coroas, a manter o governo de Espanha em Madrid e o de Portugal em Lisboa e a não nomear vice-rei de Portugal senão um português ou um membro da Família Real (juramento do rei).

O 1º de Dezembro está, no entanto, pelo menos desde o século XVIII, identificado como sendo a data da Restauração da Independência. Só pode, parece-me, ser restaurada uma independência que tenha sido perdida o que, em minha opinião, não passa de uma das tais falácias em que os interesses da política nos tem vindo a enganar.

Referi inicialmente que via o 1º de Dezembro como um Golpe de Estado que é, por definição encontrada no Dicionário Houaiss, “*a tomada inesperada do poder gover-*

² *Portugal Restaurado*, Parte I, Tomo I, MDCCLII, pp. 14-15, onde pode ler-se que D. Henrique pela afeição que sempre teve a sua sobrinha a havia de preferir aos mais pretendentes decisão de que terá desistido perante o áspero discurso e ameaças de D. Cristóvão de Moura e a reconhecida debilidade do espírito d’el-Rei.

³ Vd. §1º in Braga da Cruz, *Titulos de Nobreza – Pareceres Jurídicos*, Cruz Editores, 2011, p. 53.

⁴ Vd. §4º e 14º, idem, *ibidem*, pp. 53-54.

*namental pela força, sem a participação do povo e com base em conspiração secreta*⁵ o que, julgo eu, foi exactamente o que sucedeu naquele 1º de Dezembro de 1640. É pois importante verificarmos se se tratou de um golpe ilegítimo por pretender derrubar um governo legítimo ou se, pelo contrário, a ilegitimidade estava no governo legitimando-se, assim, o golpe.

Diga-se em abono da verdade que Filipe I de Portugal cumpriu religiosamente as promessas feitas por Filipe II de Espanha nas Cortes de Tomar de 1581. Portugal não perdia a sua individualidade mantendo-se formalmente a sua independência, mas não era possível a Portugal escapar a determinadas consequências da coroa dual. Os inimigos de Filipe II de Espanha que com ele estavam em estado de guerra não podiam ser amigos de Filipe I de Portugal mantendo com este a paz e as alianças anteriores. Com a saída de Portugal de Filipe I no início de 1583, deixando como vice-rei seu sobrinho o cardeal Alberto de Habsburgo⁶ que, ao regressar a Madrid, em 1593, dez anos depois, deixa formado o primeiro governo do Reino de Portugal constituído por cinco governadores portugueses, a saber: D. Miguel de Castro, arcebispo de Lisboa; D. João da Silva, 4º conde de Portalegre, mordomo-mor da casa real portuguesa e capitão-mor do presídio e da gente de armas; D. Francisco Mascarenhas, capitão-mor dos ginetes; D. Duarte de Castelo Branco, conde do Sabugal e meirinho-mor do Reino; e, finalmente, D. Miguel de Moura, escrivão da puridade; todos prestaram juramento a 15 de Agosto de 1593, instalando-se no Paço da Ribeira com um vencimento anual de 5.000 cruzados e com direito a um cerimonial idêntico ao que se prestava ao monarca, como nos diz Veríssimo Serrão⁷.

O mesmo não poderá dizer-se dos seus sucessores: Filipe III de Espanha e o seu valido duque de Lerma (por interessante coincidência avô materno da “*revolucionária*” D. Luísa de Gusmão) dão início a uma série de reformas políticas em que os foros de Portugal começam a ser prejudicados. Um dos capítulos do testamento de Filipe III de Espanha diz respeito a Portugal e nele se refere que este deve andar sempre unido a Castela⁸. Mas é verdadeiramente com o conde-duque de Olivares, valido de Filipe IV, que se vai procurar, descaradamente, transformar Portugal em mais uma das províncias de Espanha sujeitando-se a nação portuguesa, entre outras malfeitorias, a impostos insuportáveis e a constantes requisições militares para defesa dos interesses da Espanha quando é certo que nas Cortes de Tomar havia sido garantido que os impostos e as tropas portuguesas seriam utilizados exclusivamente em favor do Reino de Portugal⁹. Mas mesmo Filipe IV e o conde-duque não tiveram coragem, ou então não tiveram tempo, para levar até ao fim

⁵ *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*, Tomo X, 2005, p. 4805.

⁶ Para além de vice-rei recebeu simultaneamente os cargos de legado do Papa e de inquisidor-mor, cf. Gama Caeiro, “Alberto (Cardeal)”, *Verbo Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura*, Vol. 1, pp. 882-883.

⁷ Veríssimo Serrão, *História de Portugal*, Verbo, Vol. IV, p. 41.

⁸ Fernanda Olival, *D. Filipe II*, Círculo de Leitores, 2006, p. 266.

⁹ Monique Vallance, *A Rainha Restauradora – Luísa de Gusmão*, Círculo de Leitores, 2012, p. 32.

as suas intenções, não tendo tido outro remédio senão nomear um membro da família real – a duquesa de Mantua – para vice-rainha em substituição do marquês espanhol que havia sido antes nomeado e que Portugal recusou, ou para indicarem como governadores dos territórios ultramarinos portugueses um único súbdito espanhol, tal como pode verificar-se, por exemplo, nas relações seguintes relativas aos três mais importantes:

20 Governadores de Angola

Paulo Dias de Novais	1575-1589
Luís Serrão	1589-1591
André Ferreira Pereira	1591-1592
D. Fernando de Almeida	1592-1593
D. Jerónimo de Almeida	1593-1594
João Furtado de Mendonça	1594-1602
João Rodrigues Coutinho	1602-1603
Manuel Cerveira Pereira	1603-1607
D. Manuel Pereira Forjaz	1607-1611
Bento Banha Cardoso	1611-1615
Manuel Cerveira Pereira	1615-1617
António Gonçalves Pita	1617
Luís Mendes de Vasconcelos	1617-1621
João Correia de Sousa	1621-1623
Pedro Sousa Coelho	1623
D. Frei Simão Mascarenhas	1623-1624
Fernão de Sousa	1624-1530
D. Manuel Pereira Coutinho	1630-1635
Francisco Vasconcelos da Cunha	1635-1639
Pedro Cesar de Menezes	1639-1643

20 Vice-Reis e Governadores da Índia

Fernão Teles de Menezes	1581
D. Francisco Mascarenhas, conde de Santa Cruz	1581-1584
D. Duarte de Menezes	1584-1588
Manuel de Sousa Coutinho	1588-1591
Matias de Albuquerque	1591-1597
D. Francisco da Gama, conde da Vidigueira	1597-1600
Aires de Saldanha	1600-1605
D. Martim Afonso de Castro	1605-1607
D. Frei Aleixo de Menezes, arcebispo de Goa	1607-1609

André Furtado de Mendonça	1609
Rui Lourenço de Távora	1609-1612
D. Jerónimo de Azevedo	1612-1617
D. João Coutinho, conde de Redondo	1617-1619
Fernão de Albuquerque	1619-1622
D. Francisco da Gama, conde da Vidigueira	1622-1628
D. Frei Luís de Brito e Menezes, bispo de Meliapor	1628-1629
D. Miguel de Noronha, conde de Linhares	1629-1635
Pêro da Silva	1635-1639
António Teles de Menezes, conde de V ^a Pouca de Aguiar	1639-1640
D. João da Silva Telo e Menezes, conde de Aveiras	1640-1645

17 Vice-Reis e Governadores do Brasil

Lourenço da Veiga	1578-1581
Primeira Junta Governativa	1581-1582
Manuel Teles Barreto	1582-1587
Segunda Junta Governativa	1587-1591
D. Francisco de Sousa	1591-1602
Diogo Botelho	1602-1608
D. Diogo de Menezes	1608-1612
Gaspar de Sousa	1612-1617
D. Luís de Sousa (de Beringel)	1617-1621
Diogo de Mendonça Furtado	1621-1624
Matias de Albuquerque (em Pernambuco)	1624-1626
D. Francisco de Moura, capitão-mor	1624-1627
Diogo Luís de Oliveira	1627-1635
Pedro da Silva	1635-1639
D. Fernando Mascarenhas, conde da Torre	1639
D. Vasco Mascarenhas	1639-1640
D. Jorge Mascarenhas	1640-1641

Estas relações justificam a imediata adesão à aclamação de D. João IV logo que ela chegou ao conhecimento dos respectivos governadores ultramarinos com a única excepção de Ceuta em que o governador, antecipando no tempo as votações democráticas, poz a votos entre os seus capitães a decisão, tendo vencido a causa de Filipe IV. Lembro também a enérgica oposição de Macau às pretensões abusivas dos espanhóis das Filipinas que determinaram a criação do Leal Senado e, mais tarde, o reconhecimento dos Braganças a essa sempre leal cidade, assim como no mesmo sentido vai o facto de

não haver, pelo menos que eu saiba, um único monumento no Portugal europeu, insular ou ultramarino, construído nos 60 anos em que os Filipes nos governaram, em que os brasões ali colocados não sejam exclusivamente as armas deles como reis de Portugal, o que não acontece quando se olham outros monumentos, na Flandres por exemplo, em que as armas Filipinas incluem as de Portugal entre as de todos os outros seus domínios, o que prova como a Flandres integrava a Espanha e Portugal dela estava separada.

A forma como a historiografia portuguesa dos séculos XVIII e XIX, por conveniência política, nos foi contando tais sucessos levou a que se tenha generalizado a ideia da perda da independência nacional naquele período, chegando-se ao ponto extremo de que quando, há dias, lia o *draft* de uma publicação sobre a fundação de Belém do Pará e subsequente conquista da Amazónia em pleno período filipino ali ver estampado que a “*coroa ibérica*” tinha determinado a expulsão dos franceses que ocupavam o Maranhão desde 1612 o que os “*ibéricos*” tinham executado plenamente. A verdade histórica, diferentemente, diz-nos que não havia uma única coroa ibérica mas um rei com duas coroas e a conquista da Amazónia foi feita por portugueses sem concurso algum de espanhóis.

Joaquim Veríssimo Serrão afirma que os homens do Século XIX, à força de quere-rem marcar uma posição anti filipista criaram os mitos da “*longa noite*”, da “*submissão*” e do “*cativoiro*”, acrescentando que se trata de expressões que não têm adequação política e jurídica à realidade do Portugal filipino¹⁰ propondo, no entanto, que passe a designar-se aquele período como o do Governo dos Reis Espanhóis em vez da designação tradicional de Dinastia Filipina. Estou completamente a seu lado na primeira parte mas quanto à segunda só me parece aceitável tal posição se estivermos absolutamente certos de que os Reis Espanhóis foram usurpadores dos direitos de outrem, o que julgo não ser hoje em dia pacífico, como referi logo de início.

Ao contrário da norma portuguesa, o golpe foi preparado com grande antecedência sendo certo que o planeamento da acção não estaria desde logo concebido. Na realidade, nos tumultos que alastraram pelo Reino na década de 1630 houve quem visse um rastilho potencial para outras soluções políticas.

O cronista-mor do reino, Frei António Brandão, ao fazer a crónica de D. Afonso Henriques, em 1632, oito anos antes dos acontecimentos, fala nas Cortes de Lamego¹¹ e, tendo o cuidado de referir que não viu o documento original e que por isso pensou em não o publicar mas que vozes autorizadas lhe aconselharam a sua publicação com base em documentos do cartório de Alcobça e de outros arquivos, transcreve a respectiva acta, nela inscrevendo a lei da sucessão do Reino, o que hoje está assente não ter qualquer base documental e que, muito convenientemente, constava do seguinte: “*Viva o senhor rei D. Afonso e possua o Reino. Se tiver filhos varões vivam e tenham o Reino, de modo que não seja necessário torná-los a fazer Reis de novo. Deste modo sucederão. Por morte do pai herdará o*

¹⁰ Veríssimo Serrão, *op.cit.*, pp. 11-12.

¹¹ *Monarquia Lusitana*, III Parte, Livro X, INCM, Lisboa, 1973, pp. 143-144v.

filho, depois o neto, então o filho do neto e finalmente os filhos dos filhos em todos os séculos para sempre. Se o primeiro filho del Rei morrer em vida de seu pai, o segundo será rei e este se falecer o terceiro e se o terceiro o quarto e os mais que se seguirem por este modo. Se el Rei falecer sem filhos, em caso que tenha irmão, possuirá o Reino em sua vida, mas quando morrer não será Rei seu filho sem primeiro o fazerem os Bispos, os procuradores e os nobres da Corte del Rei; se o fizerem rei será Rei e se o não elegerem não reinará. Também as filhas do senhor Rei são de sua descendência e assim queremos que sucedam. Se el Rei de Portugal não tiver filho varão e tiver filha esta será Rainha tanto que el Rei morrer; porém será deste modo, não casará senão com português nobre e este tal se não chamará Rei senão depois que tiver da Rainha filho varão. Dure esta lei para sempre, que a primeira filha del Rei nunca case senão com português para que o Reino não venha a estranhos, e se casar com príncipe estrangeiro, não herde pelo mesmo caso; porque nunca queremos que nosso Reino saia fora das mãos dos portugueses que com seu valor nos fizeram Rei sem ajuda alheia.”

Como comentário, podemos dizer que este texto é já preparatório dos acontecimentos de 1640 porque põe claramente fora da legitimidade sucessória Filipe II de Espanha, filho de uma infanta portuguesa casada com príncipe estrangeiro, e as duas irmãs mais velhas da duquesa de Bragança, também elas casadas com príncipes estrangeiros, restando apenas o Prior do Crato que, como bastardo que era, não tinha quaisquer direitos, e a própria duquesa de Bragança que, assim, surgia como a única sucessora legítima do Reino. Esta hipotética lei, após a consagração da dinastia de Bragança, uma vez aceite historicamente, passou a ser realmente a lei da sucessão mas mesmo assim nem sempre totalmente cumprida (D. Maria I casou com um príncipe português, mas D. Maria II com dois estrangeiros, o primeiro dos quais, no cumprimento da lei, não teve o título de rei por não ter dele havido geração, mas o segundo teve-o logo que nasceu o primeiro filho; se, nesta matéria, formos fundamentalistas podemos até dizer que tivemos um D. Pedro IV, ele próprio estrangeiro como imperador do Brasil e uma D. Maria II também ela, portanto, filha de príncipe estrangeiro). Por outro lado, pode também dizer-se que se em 1383 D. Fernando conhecesse esta lei poderia ter poupado os portugueses à crise; teria casado a sua filha com um nobre português em vez de a dar como moeda de troca aos vários príncipes estrangeiros a quem a foi prometendo ao sabor de alianças militares; teve, no entanto, o cuidado de incluir no tratado matrimonial de Elvas cláusulas que procuravam garantir a mesma finalidade – a manutenção do trono independente e em mãos portuguesas.

A crer num relato depositado na Academia das Ciências de Lisboa, datavam de 1634 uns conciliábulos entre três futuros fidalgos conjurados – D. Antão de Almada e os irmãos Francisco e Jorge de Melo – no sentido de remediar os males que afligiam Portugal sendo mais consensual, no entanto, o ano de 1638 para o início consequente das movimentações dos conjurados¹².

¹² Leonor Freire Costa e Mafalda Soares da Cunha, *D. João IV*, Círculo de Leitores, 2006, pp. 11-12.

Como vimos, o compromisso assumido em Tomar por Filipe II estava a ser completamente esquecido, tornando ilegítima a governação, mesmo assumindo nós como legítima a sucessão ao trono dos Habsburgos, por não estar a ser cumprido o juramento do rei perante o reino o que permitia, como também vimos, resistir-lhe, destituí-lo ou mesmo matá-lo; no fundo, salvas as devidas distâncias, verificava-se um pouco do que havia sucedido entre D. Sancho e D. Afonso, na Dinastia de Borgonha, e do que depois veio a suceder entre D. Afonso VI e D. Pedro II. Só que agora se impunha a necessidade de aproveitar para aclamar como novo rei um português e não um qualquer irmão do rei eventualmente legítimo. Daqui, em minha opinião, a indiscutível legitimidade de um golpe para depor um governo cuja actuação estava a inverter completamente os compromissos assumidos, assim se ilegitimando a si próprio.

Mais uma vez em minha opinião o Golpe de Estado do 1º de Dezembro de 1640 derrubou um governo ilegitimado pelo não cumprimento das promessas feitas para ser aceite, assumindo os golpistas a aclamação de um novo rei e, assim, de uma nova dinastia. Não se tratou da restauração de uma independência, de jure nunca perdida, mas da substituição de um chefe de Estado que de facto estava a tentar fazê-la desaparecer. Tratou-se, sim, da Aclamação de um novo Rei e foi assim que os contemporâneos o entenderam pois ao período que se seguiu nunca lhe atribuíram outra designação que não fosse as Guerras da Aclamação. Este facto torna a acção dos conjurados ainda mais valorosa e corajosa, pois implicava não só a deposição de um rei legítimo mas a substituição da própria dinastia. Neste caso concreto podemos dizer, como fizemos para D. João I, que D. João IV não foi um rei por sucessão mas por eleição (uma vez confirmado em Côrtes).

Estou inteiramente de acordo com Brandão Ferreira quando este afirma que “*a assunção dos destinos portugueses por eles mesmos originou uma duríssima campanha política, diplomática e militar que durou 28 anos e se espalhou por quatro continentes e outros tantos mares e que envolveu não só a Espanha mas numerosas outras potências e potentados*”¹³.

É esta gesta, de que nos devemos orgulhar tanto quanto nos orgulhamos dos descobrimentos, pois nenhuma delas tem paralelo na História mundial, que a República, ainda em 1910, considerou como a data, de entre outras possíveis, que melhor representava a independência nacional e a declarou como o dia feriado destinado à sua comemoração. Nisto estamos com a República considerando também nós esta a data que representa o grito de liberdade, de individualidade e de soberania nacional de que tanto precisamos no actual momento em que essa mesma soberania está de novo em grande perigo.

Há que continuar a celebrar o 1º de Dezembro, com ou sem o acordo de qualquer governo, porque há datas que pelo seu significado não podem esquecer-se se não queremos deixar de ser Portugal.

¹³ Brandão Ferreira, *Coisas de Feriados*, artigo de 23 de Março de 2012.

**Exmo Senhor Almirante; Caros Académicos;
Minhas Senhoras e meus Senhores**

Face a quanto acabo de dizer a Vossas Exas, julgo que posso e devo terminar com um **VIVA** à aclamação do Senhor D. João IV, que afirmou a nacionalidade portuguesa face à Espanha e ao Mundo e um forte **VIVA PORTUGAL**.

DESPEDIDA DO PRESIDENTE

Discurso proferido pelo Presidente da Academia de Marinha,
Almirante Nuno Vieira Matias, em 15 de Dezembro

1. Cumprimentos iniciais

Esta minha última intervenção, como presidente, na Academia de Marinha, foi por mim divulgada como de despedida. Mas já me arrependi da designação. É que, de facto, relembrei-me do que frequentemente afirmei, ao longo da minha carreira naval, de que na Marinha nunca nos despedimos. Dizemos, até breve, na esperança de nos voltarmos sempre a encontrar, de novo.

Por isso, com esse arrependimento, quero dizer-vos, até breve, ou até já, aqui na Academia, mas, depois, tendo eu apenas as incumbências comuns a qualquer académico. Contudo, para dizer só até breve, não haveria justificação para nos reunirmos todos.

Na verdade, tenciono transmitir-vos algo mais. Quero fazer-vos o agradecimento que vos devo (e talvez a sessão se devesse chamar de agradecimento); pretendo também, num segundo ponto, dar-vos conta, fazer um balanço, do meu serviço ao leme da Academia e gostaria, ainda, terceiro ponto, de expressar a ideia que fui criando, ao longo deste tempo, de que a Academia é, ou terá de ser, a base do que chamaria o **“cluster” do conhecimento do mar.**

Ao começar os agradecimentos, tenho de o fazer, em primeiro lugar, à Marinha, por ter criado, há 37 anos, esta Academia e por a ter sabido manter intacta, isto é, com a mesma sustentação conceptual, inscrita nas leis e regulamentos, apesar de estes terem jorrado à velocidade com que passaram os muitos governos. Manteve sempre a nossa independência académica e garantiu a sustentação logística. (Pagou a factura). Peço, por isso, ao Senhor Almirante Vice-CEMA para transmitir ao Senhor Almirante CEMA e AMN o reconhecimento da Academia, pela forma como nos tem apoiado, na linha daquilo que os seus antecessores também fizeram. Por isso, devo estender esta gratidão igualmente, aos anteriores CEMA, dos quais estão aqui presentes (Almirantes Fuzeta da Ponte, Vidal Abreu e Melo Gomes). Muito obrigado.

A seguir, é imperativo de justiça dirigir o meu reconhecimento a todos os Senhores Académicos, das várias categorias e nacionalidades. Sem a vossa dedicação, competência e disponibilidade a Academia seria um espaço vazio física e intelectualmente. Muito obrigado.

Também aos nossos amigos devo um sentido agradecimento. E, neste conceito de amigos, englobo pessoas e instituições. São todos os que acompanharam, e participaram, mesmo sem serem membros, nas nossas actividades, ou que, de qualquer forma, connosco

colaboraram. Tivemos, nessa situação, muitos oradores, simposiastas e assistentes, a quem estamos muito gratos. Foi importante, e muito, esta abertura ao exterior. Mas, no exterior, sentimos também um grande apoio no relacionamento com várias e muito prestigiadas instituições, de objectivos afins. Cito, nomeadamente, a Academia Portuguesa da História, a Academia das Ciências de Lisboa, a Sociedade de Geografia de Lisboa, o Instituto de Cultura Europeia e Atlântica, a Comissão Portuguesa de História Militar, a Academia de Letras de Trás-os-Montes, algumas universidades, como a Universidade Católica, a Universidade Nova, a Universidade Aberta, a Escola Superior Náutica Infante D. Henrique, a Associação dos Oficiais da Reserva Naval, etc. A todos muito obrigado.

No âmbito mais restrito da Academia, reconheço um agradecimento muito especial aos membros do Conselho Académico, pelo esforço voluntário, enorme e de grande qualidade que fizeram em prol da Academia. Refiro-me aos membros prestes a cessar funções: a Senhora Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito, Presidente da Classe de Artes Letras e Ciências desde Janeiro 2001, Senhor Professor Doutor António Dias Farinha, Presidente da Classe de História Marítima desde Fevereiro de 2015, Comandante Adriano Beça Gil, Secretário-geral desde Janeiro 2010, Comandante José Manuel Malhão Pereira, Secretário da Classe de Artes Letras e Ciências desde Janeiro 2001 e Dr. João Abel da Fonseca, Secretário da Classe de História Marítima desde 2004. Devo também aqui incluir o anterior Presidente da Classe de História Marítima, Professor Doutor Francisco Contento Domingues que exerceu funções desde 2007 e que, no início do corrente ano, foi substituído, por motivo imperioso de saúde. A todos, muito obrigado.

Deixo ainda um agradecimento à guarnição da Academia, oficiais, sargentos, praças e civis, os quais, constituindo um pequeno efectivo, desempenharam as suas tarefas com grande espírito de missão. Muito obrigado.

Outro muito obrigado vai para a minha Família.

E, por fim, quero endereçar um agradecimento muito sincero aos membros do próximo Conselho Académico, recentemente eleitos, por se terem disponibilizado para darem continuidade à vida desta Academia. Estou certo que a qualidade do grupo liderado pelo Senhor Almirante Francisco Vidal Abreu (e que inclui os Srs. Embaixador João de Deus Ramos, Contra-almirante Luis Roque Martins, Comandante Herlander Valente Zambujo, Doutor Victor Conceição Rodrigues e Dr. Paulo da Silva Santos) é garantia de um excelente desempenho. Desejo-vos as maiores felicidades e contem com o apoio dos que saem. Muito obrigado.

Fico por aqui nos agradecimentos e passo a falar-vos do que fizemos nos últimos anos.

2. Balanço de actividade

Ao procurar pensar no balanço da actividade da Academia de Marinha, ao longo dos quase sete anos da minha presidência, (tomei posse pela primeira vez, em Março de 2009) tirei uma primeira conclusão. A de que me sinto intelectualmente recom-

pensado com a diversidade de conhecimentos sobre o mar português, do passado e do presente, que tive a oportunidade de adquirir, ouvindo centenas de oradores, discutindo em muitas ocasiões, e lendo os variadíssimos documentos que foram objecto do nosso trabalho colectivo. Só por esta avaliação de cariz individual, tinha valido a pena. Mas, as nossas tarefas tiveram sempre um fito muito para lá do interesse próprio. Tiveram a do horizonte amplo do mar, sobretudo do português.

Na verdade, procurámos prosseguir as missões definidas em lei para a Academia, desde a sua criação, em 1978, e que vos relembro:

“A Academia de Marinha é um órgão cultural da Marinha com autonomia científica que tem por missão promover e desenvolver os estudos e divulgar os conhecimentos relacionados com a história, as letras, as artes e as ciências e tudo o mais que diga respeito ao mar e às actividades marítimas”.

Daqui resultam ambiciosos objectivos que procurei interpretar, sempre com o apoio dos membros do Conselho Académico e que, depois, tentei atingir com a colaboração competente, determinada e disponível dos confrades da nossa Academia, mas também, e sublinho isso, de muitos especialistas de variadas instituições, nomeadamente, cientistas, técnicos, artistas, mas também profissionais do mar e até testemunhas de eventos, de situações, que devem ficar na história.

Foi, na verdade, um universo humano notável, na competência, na diversidade, na disponibilidade e no empenho com que têm colaborado com a Academia de Marinha no desenvolvimento das suas tarefas.

Devo confessar que foi complexo definir essas acções e ordená-las por prioridades, tomando como ponto de partida a situação criada pelo inesperado passamento do meu ilustre antecessor, em princípios de 2009, o Almirante Emílio Ferraz Sacchetti, que aqui evoco com saudade e admiração.

Contudo, estudando com atenção a carta de marear que se nos apresentava e tomando o conselho de alguns experientes navegadores da Academia, soltámos o rumo que nos pareceu adequado e do qual agora vos dou uma resumida conta.

E começo pela actividade de maior rotina, a das conferências culturais, que procurámos tivessem lugar semanalmente, fora dos períodos de férias estivais, de Natal e de Páscoa. Todas as terças feiras uteis, segundo esse critério, passaram a ser dias do mar, aqui nesta casa, tentando cobrir, de forma equilibrada, os diversos temas respeitantes a história, a artes, a letras e a ciências do mar, quer em conferências isoladas, quer por ciclos temáticos, tirando partido do saber especializado de um ou de mais oradores por sessão e dos debates que sempre se seguiram às apresentações.

E porque é timbre da nossa civilização falar em estatísticas, refiro que a média dos sete anos que me dizem respeito foi de 40,2 sessões/ano, ocorridas nesta sala, ouvindo mais de 3 centenas de oradores, geralmente nacionais. Para lá destes números, ficam os eventos realizados noutros locais, em associação com o Instituto de Cultura Europeia e

Atlântica, a Academia Portuguesa da História, a Academia das Ciências de Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, etc.

Passando da rotina semanal para a anual, refiro a realização nos anos ímpares dos simpósios de história marítima (quatro) e, nos anos pares, das exposições de arte, *O Mar e os Motivos Marítimos* (três).

Os simpósios de História Marítima, ocupando entre um e três dias, versaram, sucessivamente, os temas:

2009 - *O Poder do Estado no Mar e a História*

2011 - *A Formação da Marinha Portuguesa. Dos Primórdios ao Infante*

2013 - *Nos Mares da China*

2015 - *Ceuta e a Expansão Portuguesa*

Em cada um dos eventos participaram dezenas de simposiastas, como oradores (34 no deste ano), e assistências interessadas na discussão dos trabalhos.

Os textos das intervenções são objecto de recolha para publicação nas Actas dos respectivos simpósios.

Às bienais das exposições de arte concorreram, por regra, mais de meia centena de artistas e de uma centena de obras, sempre com maior relevo numérico para a pintura. O aumento do número de obras a concurso conduziu mesmo a que as exposições passassem a ter lugar no Museu de Marinha, em vez da galeria aqui ao lado. A título de exemplo, refiro que na última exposição, a de 2014, colaboraram 57 pintores, com 96 quadros admitidos pelo júri, 3 modelistas com 4 modelos de navios e 5 escultores com 8 trabalhos apresentados.

Ainda no âmbito das actividades anuais, deu-se cumprimento ao estabelecido no Regulamento Interno, no respeitante aos concursos sobre trabalhos de investigação histórica, em anos alternados com os de investigação científica, com prémios denominados, respectivamente, Almirante Sarmento Rodrigues (4) e Almirante Teixeira da Mota (3). Os júris envolveram sempre membros designados pela Academia Portuguesa da História e pela Academia das Ciências, além dos 6 da nossa Academia. No total, foram avaliadas obras em número próximo da centena.

Como a nossa missão define que, para além das actividades de estudo e investigação, se deve promover a divulgação dos seus resultados, decidiu-se levar a cabo um conjunto de linhas de acção, pela seguinte ordem de prioridades:

1. Dar continuidade à publicação dos textos referentes às sessões culturais e aos simpósios. As chamadas memórias e actas;
2. Criar o portal da Academia na página da Marinha na internet, com notícias sobre as sessões, planeamento de actividades, textos diversos, etc.;

3. Promover a recolha e a publicação de testemunhos directos sobre a história recente da Marinha nos conflitos em África, Índia e Timor; apoiar, também nessa linha, o desenvolvimento das obras do Professor dos EUA, John Pearce Cann e, ainda, a sistematização dos volumosos depoimentos para a História Oral da Marinha;
4. Accionar a publicação dos dois volumes da História da Marinha, há muito encomendados, da série, *Navios, Marinheiros e Arte de Navegar*, mas não atribuir prioridade a novos volumes;
5. Procurar parcerias externas para conseguir a dispendiosa publicação da *Ars Nautica* do Padre Fernando de Oliveira (Sec. XVI);
6. Publicar outros trabalhos, nomeadamente os galardoados com os prémios anuais.

Com esta orientação, foram dados à estampa 9 volumes das Memórias da Academia, correspondentes aos anos de 2005 a 2013, dos quais os dois últimos ainda têm a tinta fresca e estão hoje já aqui disponíveis.

Foram também publicadas as actas correspondentes aos simpósios X a XII de História Marítima e encontra-se na tipografia o volume do XIII.

O portal da Academia na página da internet da Marinha é de consulta, diria, obrigatória para todos os que estiverem interessados em seguir as nossas actividades, pois aí encontrarão as notícias das conferências, perto de 300 até hoje, o planeamento, a lista das obras publicadas e, naturalmente, informação sobre a estrutura da Academia, para além de outros dados.

Sobre o terceiro ponto, o da recolha e publicação de testemunhos directos sobre a história recente da Marinha nos conflitos em África, Índia e Timor começámos por tirar partido do bom relacionamento com o Prof. John P. Cann, (também nosso confrade) para lhe propormos apoio à revisão da sua obra *Brown Waters of Africa – Portuguese Riverine Operations*, publicada nos EUA pela Greenwood Press (1ª ed).

Para isso, obtivemos o concurso experiente de mais de uma dezena de oficiais que tinham actuado em Angola, Moçambique e Guiné, nos diversos meios, fuzileiros, lanchas e navios grandes, a quem distribuímos exemplares desse livro, e recebemos cerca de uma centena de sugestões. Uma vez sistematizadas e postas em inglês, foram objecto de uma jornada de trabalho com o Autor do livro, aqui na Academia. John Cann aceitou introduzir a quase totalidade das sugestões e viria a produzir a segunda edição da obra, cujos direitos de autor, em língua inglesa, negociou com a Helion, de Londres. Fez, depois, com a Academia um protocolo cedendo-nos todos os direitos em língua portuguesa por... um Euro. A subsequente tradução para português, muito boa, foi feita pelo experiente Comandante Teixeira de Aguiar, evitando-se assim os vulgares desvios de nomenclatura naval.

Muito recentemente, apoiei o mesmo autor na preparação de uma brochura sobre a acção dos nossos Fuzileiros em África, encomendada pela Helion, à semelhança de similar pedido sobre os Paraquedistas, Comandos e Flechas portugueses. Relativamente ao primeiro, já vi a bonita fotografia da capa e até me pareceu que seria relativa ao DFE13, certamente por acaso.

Faço um parêntesis para enfatizar o interesse elogioso que, no estrangeiro, as nossas acções em África merecem. Por cá, ainda, às vezes, aparece quem queira credibilizar um célebre verso de Camões (e cito):

*“Também entre os Portugueses
Traidores houve algumas vezes”...*

Fechado o parêntesis, indico que, na sequência desta linha de acção, organizámos um seminário de dia completo, no IESM, intitulado *A Marinha em África (1955-1975) – Especificidades*, cujas actas publicámos.

No respeitante aos últimos combates aeronavais, (em 1961) na Índia até então portuguesa, a Academia organizou uma sessão especial com apresentações testemunhais e com entrevistas de intervenientes nos combates, sobretudo dos NRP *Afonso de Albuquerque* e NRP *Vega*, conduzidas pelo nosso Confrade Capitão-de-mar-e-guerra EMQ Vitoriano Cabrita, ele próprio combatente daquele Aviso em 18 de Dezembro de 1961. Os textos correspondentes constam de uma brochura oportunamente publicada e foram inseridos nas Memórias.

Sobre Timor, há que reconhecer o mérito da iniciativa do Confrade Almirante Leiria Pinto, o último oficial da Marinha em serviço nesse território, enquanto português, ao escrever e publicar as suas memórias dessa atribulada comissão.

Ainda no âmbito da fase final do Império Luso-mundista, a Academia, por iniciativa do meu antecessor Almirante Rogério de Oliveira, fez a recolha de muitos depoimentos para a chamada História Oral da Marinha. Foram ouvidos 171 declarantes por oito entrevistadores, ao longo de muitos anos, com depoimentos gravados em cassetes áudio. A sua dactilografia preenche agora 1.604 folhas/páginas, agrupadas em 10 volumes.

O conhecimento que deste trabalho foi conseguido pelos Confrades Cyrne de Castro e Ribeiro Rosa levou-me, há três anos, a pedir-lhes que sistematizassem a documentação existente, constituída pelos textos das gravações, mas igualmente por documentos anexos, cedidos pelos depoentes, visando tornar prática a consulta, e acautelando, ao mesmo tempo, eventuais questões ainda classificadas.

Pois bem, a persistência e a capacidade organizativa desses nossos Confrades conduziram a que o trabalho esteja praticamente concluído e que tenhamos os referidos 10 volumes bem estruturados e consultáveis, através de um índice de 104 folhas, organizado em 21 quadros com diferentes entradas e, ainda, a relação de 92 envelopes numerados, contendo documentação avulsa oferecida pelos entrevistados. Do índice tirar-se-ão 3

fotocópias a distribuir, além da Academia de Marinha, pelo Arquivo Geral da Marinha e pela Biblioteca Central da Marinha.

Muito obrigado, Senhores Comandantes Cyrne de Castro e Ribeiro Rosa pelo vosso excelente e duro trabalho.

No respeitante à monumental obra da História da Marinha, há décadas iniciada, houve que avaliar a situação com o apoio do seu mentor e organizador inicial, o nosso saudoso confrade recentemente desaparecido, Comandante Saturnino Monteiro, e decidi apenas promover a publicação dos dois volumes, há muito encomendados, para juntar aos 6 já anteriormente publicados e reorientar o esforço da Academia para a já citada, recolha da informação testemunhal directa das últimas campanhas da Marinha.

Ao referir o nome de Saturnino Monteiro, saudoso mestre de muitos de nós, na Escola Naval, não devo deixar de elogiar a monumental obra em 8 volumes, que escreveu, em inglês, *Portuguese Sea Battles* e publicou entre 2010 e 2012. E fê-lo a expensas próprias, assim como as enviou, pessoalmente, para muitas das melhores universidades e bibliotecas do mundo, para que a história da nossa Marinha possa ser estudada por quem não entende o português. Que enorme exemplo de patriotismo e de sentido cívico!

Uma última obra escrita merece uma nota muito especial. Trata-se da *Ars Nautica*, uma espantosa obra do Padre Fernando Oliveira (sec. XVI), cujo original se encontra na biblioteca da Universidade de Leiden, e que nunca foi publicada, apesar do longo processo de tentativas. Este já incluiu, em 1988, a ida do Confrade Couto Soares àquele local fotografar as suas muitas páginas, assim como também foi feita uma tradução do texto, do latim para o português, no âmbito da Comissão Cultural de Marinha.

Os contactos, no corrente ano estabelecidos com a Fundação Gulbenkian e, agora com a Universidade Aberta, estão no rumo certo e permitem antever a concretização do trabalho. A Academia cedeu alguns elementos, incluindo uma tradução e prontificou-se a prestar apoio técnico. A Fundação, através do Senhor Professor Doutor José Eduardo Franco está a promover a publicação das obras completas daquele extraordinário autor, ficando, como me informou, a *Ars Nautica* a cargo directo do Prof. Henrique Leitão, também nosso membro. Está tudo em boas mãos.

Quase a encerrar este tema do balanço de actividades, parece-me interessante referir uma nota mais ligeira de música e de fotografias. É que, também temos testemunhos do antigo Ultramar, recolhidos por uma Senhora. A Senhora Professora Doutora Raquel Soeiro de Brito que, ao longo da sua muito activa carreira de geógrafa, foi colecionando milhares de fotografias e de registos musicais das terras e dos povos com que nos encontramos nas “*sete partidas do mundo*”. Com uma selecção de mais de mil *slides* foram, sob orientação da Autora, produzidos 5 DVD's, abrangendo todo esse vasto Império de imagens e de sons.

Em resumo do balanço de actividades, no que respeita a publicações, poderei dizer que editámos 21 livros, dezenas de separatas, quase 300 notícias das sessões culturais, 3 catálogos de exposições de arte, 4 programas de simpósios e variados cartazes e “*posters*”.

Senhoras e Senhores Convidados e Académicos,

Falei no que, objectivamente, fizemos na linha daquilo que o nosso Regulamento estabelece, em conformidade com a visão para que a Academia de Marinha foi criada há 37 anos. De facto, estudámos, investigámos e divulgámos muitos temas. Mas poderíamos, certamente, ter feito mais. Contudo a Academia não acaba agora. Antes, pelo contrário, vai ser renovada com a entrega do quarto a navegar, no próximo dia 12 de Janeiro e o Marinheiro da faina do leme que toma conta, assim como a sua equipa do Conselho Académico, são um excelente garante para o futuro da Academia. O Senhor Almirante Vidal de Abreu merece desde já os nossos parabéns pelo que vai conseguir.

Por isso, aqui quero deixar ainda umas reflexões sobre o nosso esforço passado e que poderão ter reflexos no futuro. Têm a ver com a ideia que deverá estar sempre aqui presente e que é a de a Academia de Marinha constituir, permanentemente, a base daquilo a que poderíamos chamar de “**CLUSTER DO CONHECIMENTO DO MAR**”.

3. Assim, antes de terminar, seja-me permitido que faça um pouco de história sobre o tema.

A minha carreira naval proporcionou-me, ao longo de muitos anos, uma grande proximidade com um oficial da Marinha Holandesa que, diria, teve um percurso sincronizado com o meu. Nos nossos frequentes encontros, o tema principal das trocas de impressões, que mantínhamos nos intervalos dos trabalhos da NATO, foi o do desenvolvimento das actividades marítimas, procurando eu satisfazer a curiosidade sobre o que se ia passando no estabelecimento do “*Dutch Maritime Network*”, na verdade a primeira organização do tipo “*cluster*” marítimo, pelo menos, na Europa contemporânea. O Almirante Cees van Duyvendijk foi-me oferecendo os poucos elementos sobre o “*cluster*” escritos em inglês e que davam conta da sua criação em Junho de 1997.

Pensei que, em Portugal, país sempre rival da Holanda em termos de marítimidade, deveríamos seguir a mesma rota. Por isso, quando já tinha passado à reserva, aproveitei ter sido orador convidado da AORN no seu encontro anual (na Figueira da Foz, em 23.Set.03), para lançar o tema, apresentando as ideias base e até um esquema para um possível “*cluster*” marítimo português.

A numerosa assistência, presidida pelo nosso saudoso confrade, Prof. Ernâni Lopes, merecia tal distinção e as ideias foram bem agarradas. A prova-lo está o livro *O Hypercluster da Economia do Mar – Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia do mar*, produzido, anos depois, sob a orientação daquele brilhante professor, e em que tive o gosto de colaborar. O seu conteúdo contém a conceptualização da estratégia para o mar, com o estabelecimento de linhas de acção práticas na área económica, mas de visão alargada a outros domínios.

Foi tendo estas ideias por base, que fui enformando a ideia de que a Academia tem implícita na sua missão um “cluster”. **O do conhecimento do mar.** Isto é, inclui nos seus propósitos a visão de uma abordagem sistémica, por oposição às habituais aproximações fragmentadas, do saber sobre o mar em áreas que são afins, embora por vezes sejam tomadas como incompatíveis. Falo da afinidade que tem de ser encontrada entre a história, as artes, as letras e as ciências do mar. E porque não incluir aqui, especificamente, de forma entrosada, temas como a economia, a segurança, a estratégia, etc?

A resposta só pode ser afirmativa e por isso consolidei a ideia de que a Academia de Marinha tem de, cada vez com mais intensidade, promover a constituição do “cluster” **do conhecimento do mar.**

Para sublinhar a ideia, vou até socorrer-me de algumas passagens dos textos que escrevi para o citado livro do *Hypercluster do mar.*

Na verdade, precisamos de continuar a criar uma imagem renovada do mar e das suas potencialidades... com uma visão de futuro, de horizontes amplos, ambiciosa e determinada, ao mesmo tempo que exige a afirmação de Portugal internacionalmente, tendo o mar como elemento fundamental, identificador e diferenciador de Portugal no mundo...

Este conceito baseia-se no conhecimento do valor científico, económico, cultural, ambiental, político e estratégico do mar, visando que o relacionamento com ele seja mais racional e inteligente, evitando permanecer no campo da ideologia utópica. Para isso, é essencial *que a população seja alvo de uma estratégia que desenvolva o conhecimento do mar, criando dele uma imagem nova afirmativa dos activos tangíveis e intangíveis que lhe possam estar associados como factor identificador e diferenciador de Portugal como País...*

O mar deverá assim ser o grande factor e voltar a ser a “imagem de marca” do País, conferindo a dimensão e a profundidade que falta ao território e gerando o factor grandeza que falta na mentalidade da nossa população...

Esta visão de um mar novo, de um mar portador de futuro e gerador de esperança, tem de ser criada com um projecto para uma cultura e uma imagem renovadas do mar e uma postura diferente, enquanto inovadora e pró activa das sociedades civil e política.

Por isso, é essencial que nos mais diversos fora o tema “mar” faça parte do dia-a-dia dos Portugueses pela difusão de ideias, como, por exemplo:

- Portugal é um (ou até, o) país de mar no seio da União Europeia;
- A cultura marítima portuguesa é parte do nosso património mais valioso;
- O mar é vital para a afirmação da identidade e da imagem do País e para a coesão do nosso território quase arquipelágico;
- As qualificações e competências sobre questões marítimas constituem um valor acrescentado em todas as actividades incluindo as económicas;
- Etc.

Este projecto de alargamento dos nossos horizontes, da nossa visão, dos nossos objectivos, tem de existir “hoje, de novo”. E a Academia de Marinha pode, deve, continuar, a contribuir para isso. E estou certo de que o fará.

E porque o tem feito com frequência, deixo esse desafio continuado a todos os nossos académicos, amigos e simpatizantes.

Por vezes, podemos não nos dar conta disso, mas estamos a fazê-lo. Para o demonstrar, vou dar um exemplo que constituirá também o meu final.

Há um mês, quando tivemos 34 oradores a lembrarem o salto que demos para lá do mar costeiro, ao irmos até Ceuta, em 1415, estivemos, de certa forma, a elaborar sobre uma situação com semelhanças à actual. O território de Portugal estava confinado a um pequeno espaço, “*entre a espada de Castela e a parede do mar*”, como então aqui afirmei.

Desde há algumas décadas, voltámos a ter apenas um pequeno território emerso, actualmente de pouco mais de 90 mil quilómetros quadrados, e estamos limitados, em muitos aspectos. Mas dispomos de uma gigantesca, muito ampla, janela de oportunidade que nos é dada outra vez pelo mar.

Agora, temos direitos soberanos sobre uma enorme plataforma continental, o fundo do nosso mar, até às 200 milhas, embora não possuamos sobre a coluna de água, já que permitimos, pelo Tratado de Lisboa, a cedência de direitos exclusivos à UE, sobre os recursos biológicos, na água sobrejacente. Mas estamos na expectativa, para breve, de que esse fundo passe dos 1,7 para 4 milhões de quilómetros quadrados. Isto é, o território de Portugal, emerso e imerso, passará a ir, **continuamente**, desde a “*fronteira do Caia*” até 650 quilómetros para oeste das ilhas das Flores e do Corvo! É um imenso Portugal novo que temos de conquistar, não apenas na ONU, o que esperamos aconteça no Novo Ano, mas, sobretudo, em termos científicos, tecnológicos, económicos e de segurança.

Esse é o novo desafio para Portugal.

Essa é a nossa Ceuta do sec. XXI.

Portugueses, hoje, de novo, temos de conquistar Ceuta!

A Academia de Marinha está nessa armada.

Renovo os agradecimentos a todos, presentes e ausentes, e formulo votos de um Santo e Feliz Natal e de um auspicioso 2016 com a plataforma continental de Portugal alargada para os 4 milhões de quilómetros quadrados.

POR OCASIÃO DA DESPEDIDA DO ALMIRANTE VIEIRA MATIAS

Discurso proferido pelo Almirante
Francisco Vidal Abreu, em 15 de Dezembro

Exmo. Senhor Almirante Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, em representação do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada,

Senhores Almirantes,
Senhores Académicos,
Minhas Senhoras e meus Senhores

Se esta sessão tivesse terminado há dois ou três minutos, com o Conselho Académico cessante a ser aplaudido de pé por toda a sala, a sessão teria sido plenamente conseguida e teria terminado muito bem.

Mas exactamente porque antevi que tal iria acontecer, senti que o outro lado da sala não poderia deixar de se pronunciar. Por isso pedi a palavra para o fazer, a título pessoal, já que não tenho mandato para mais.

E começo por dizer que os homens passam, mas as instituições ficam. Sei que é um lugar-comum, mas trago-o aqui porque os homens, e neste caso também as mulheres, que integraram este Conselho Académico, deixaram ao fim destes anos uma marca suficientemente impressiva do seu trabalho, que será difícil de esquecer.

A Academia de Marinha está agora mais prestigiada, em termos nacionais e internacionais. Fez bem o Senhor Almirante Vieira Matias, aquando da sua primeira eleição, em convidar todos aqueles que já vinham trabalhando com o seu antecessor. Aproveitou a experiência, o saber e a dedicação de cada um e o resultado está à vista.

Mas permitam-me que centre as minhas palavras na pessoa do Presidente. É que, se o Conselho Académico, como um todo, trouxe prestígio à Academia, o seu Presidente trouxe-lhe, a título pessoal, prestígio acrescido. Na sua qualidade de membro da Academia das Ciências de Lisboa, na de Vice-Presidente da direcção da Sociedade de Geografia de Lisboa, na de membro da Academia Portuguesa de História, e ainda como professor convidado do Instituto de Estudos Políticos da Universidade Católica.

Mas também trouxe a sua marca pessoal noutros aspectos:

- Através do rigor como sempre conduziu as sessões, nas suas horas de começo e de fim, rigor este de horários tão nosso, tão naval;
- Trazendo para o átrio da nossa Academia um sino de bordo, marca de sempre dos nossos navios que, com as suas badaladas, dobradas ou singelas, se passou a assinalar o começo das sessões;

- Mas também por toda a sua experiência de vida. O senhor Almirante Vieira Matias foi, na sua carreira naval, praticamente tudo o que se pode ser: combatente como comandante de um Destacamento de Fuzileiros Especiais, comandante de uma Unidade Naval, director do Laboratório de Explosivos da Marinha, autoridade marítima como Capitão de Porto, professor da Escola Naval, professor do Instituto Superior Naval de Guerra, Subchefe de Estado-Maior da Armada, Superintendente dos Serviços de Material, Comandante Naval, comandante de um Quartel-General da NATO e, como todos sabemos, terminou a sua carreira como CEMA. Ora todo este percurso profissional trouxe-lhe uma visão holística e vivida do mundo e do mar, que lhe permitiam, normalmente no final das sessões, no período das perguntas e respostas, ajudar a assistência, e por vezes o próprio orador, a enquadrar melhor o debate, trazendo à sala a visão prática do ambiente em que a acção se desenrolava já que, tantas vezes, os investigadores têm do mar uma visão puramente documental, mas nunca o sentiram a fustigar-lhes a cara;
- Mas não posso deixar de vos recordar que o nosso Presidente é um homem de causas. E, se como militar foi um combatente, agora, despida a farda, continua a ser um lutador e a bater-se por aquelas em que acredita. E, naturalmente, uma das suas eleitas não podia deixar de ser O MAR. Assim, e não raras vezes, o vimos a pugnar pela importância estratégica do mar, nas suas vertentes da segurança, da defesa, económica e, é preciso lembrá-lo, como pilar maior da nossa soberania.

Falou-nos o nosso Presidente que era tempo de entrega de quarto. Sucede que estas entregas são, para nós, marinheiros, um acto profundamente natural. E digo-o porque em toda a nossa carreira passámos a vida a receber e a entregar, a receber e a entregar. E insisto em dizer que é um acto natural porque sabemos que aquilo que nos é entregue para comandar, dirigir ou chefiar não é nosso. Fica apenas à nossa responsabilidade até chegar a hora de a passarmos a outro.

Mas digo-vos que, neste caso específico, estou pronto a receber o quarto com uma tranquilidade e uma confiança como nem sempre aconteceu ao longo da minha vida de Marinha. É que sei que o navio não está em fabricos. Está operacional e a navegar. Recebo com o ponto marcado e bem marcado. E este é o ponto de que mais gostamos, por ser o mais sólido. Sei que o rumo está traçado e o objectivo definido. E até concordo com ele. Resta-me, pois, e para já, escolher a proa que dê menos balanço e menos incómodos a todos os que me vão acompanhar nesta nova singradura.

E, porque vou receber o quarto a navegar, gostaria que fosse o da alva, aquele que os marinheiros mais gostam, por ser nele que aparecem os primeiros alvares e, mais tarde a luz do dia. Mas julgo que é também o tempo mais adequado a quem entrega pois, por ser ainda noite, lhes permite um justo e merecido descanso. É isto que desejo a todos os membros do Conselho Académico cessante. Mas especificamente ao seu Presidente,

espero que saiba encontrar o justo equilíbrio entre o descanso de que certamente necessita e a sua vontade forte e constante de continuar a servir Portugal.

A todo o Conselho Académico só posso dizer, a terminar – bem hajam por tudo o que fizeram, bem hajam pela obra que vão deixar.

Muito obrigado.

